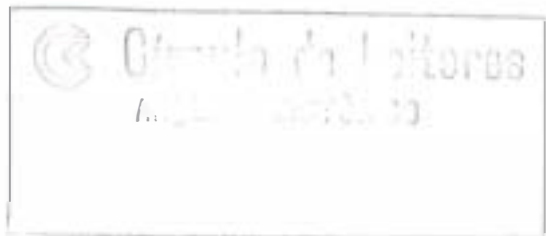


A GERAÇÃO DE 70

OLIVEIRA MARTINS

PORTUGAL
NOS MARES
(ANTOLOGIA)

Oitavo volume



CÍRCULO DE LEITORES

Capa de: Antunes
Impresso e encadernado por Printer Portuguesa
no mês de Janeiro de mil novecentos e oitenta e oito
Número de edição: 2252
Depósito legal número 17 473/87

INTRODUÇÃO

O livro que agora entra a correr mundo é uma colecção de ensaios, em parte inéditos, e que noutra parte andavam dispersos pelas publicações periódicas¹. Revis-os, completamente, desenvolvi-os, de modo a torná-los o menos indignos possível de ganharem esta forma mais duradoira de publicidade.

Parece-me que a colecção não será inteiramente destituído de interesse. Acham-se nestas páginas esmerilhados vários pontos ainda obscuros da nossa história; e o conjunto delas forma o núcleo ou a suma de uma das faces mais característica, senão a mais característica, da vida do povo português.

O título que dei a este livro parece-me pois corresponder bem ao pensamento da sua composição. Juntando-se à *História da Civilização Ibérica*, onde procurei desenhar o quadro do desenvolvimento das instituições nacionais, ao *Brasil e Colónias Portuguesas*, onde ficou esboçada a história dos nossos fastos de povo colonizador, à *História de Portugal*, finalmente, onde procurei delinear por uma forma viva e colorida a sucessão e o encadeamento dos motivos morais, políticos e económicos.

¹ Só o ensaio sobre a história do comércio marítimo português se reimprime hoje em segunda edição ampliada, depois de ter sido incluído no volume publicado em 1885 sob o título *Política e Economia Nacional*. Pareceu ao A. conveniente fazê-lo, além de outros motivos, porque sem este estudo ficaria incompleto o tema deste volume.

cos determinantes da vida nacional portuguesa: juntando-se a esses três livros, o *Portugal nos Mares*, e completando-os como notas ou documentos, estuda particular e monograficamente a feição mais original, mais simpática e mais fecunda do povo português, colaborador na obra da civilização moderna.

Portugal é Lisboa, escrevi eu algures. Devia ter dito antes que Lisboa absorveu Portugal, pois esta expressão corresponde melhor à verdade histórica. Lisboa não foi Portugal até o meado do século xiv; mas desde que a vida marítima e ultramarina nos absorveu de todo, a capital e o seu porto, como um cérebro congestionado, mirraram as províncias. Portugal passou a ser Lisboa: uma cabeça de gigante num corpo de pigmeu.

Guardadas as proporções devidas, feitas as reservas necessárias, a história portuguesa reproduz a história da Inglaterra, que é posterior, e a de Roma, nos tempos antigos, quando esta surge dramaticamente do duelo épico de Catão e Cipião — um personalizando o pensamento da velha Itália rural, outro o do império que tinha por auras o cerco de Cartagena e a vitória deslumbrante de Zama.

Nos dois infantes irmãos, braços pujantes da frondosa árvore de Avis, em D. Henrique e em D. Pedro, tivemos nós também o nosso Catão e o nosso Cipião — um pugnando pela política tradicional portuguesa do fomento da população, da lavoura, da pesca e do comércio marítimo, olhando amoravelmente para o fortalecimento desta zona ocidental destacada à força de armas do corpo político da Espanha; outro alucinado pelo mar, fervendo-lhe no cérebro, com as lendas obscuras da geografia medieval, as ambições heróicas de saber, de império e de riqueza próprias da Renascença.

Cipião venceu. Venceu o infante D. Henrique.

Desde logo a vida portuguesa se tornou para outro norte. A metrópole lusitana fez-se a arce ou cidadela, uma Roma, do vastíssimo império dos mares, para

além dos quais, ligados pela esteira dos navios, pátrias flutuantes, nos ficavam as cidades, as províncias, os impérios, na África, na América, na Ásia, e como estações intermédias, espécie de gânglios deste sistema, um mi-lhar de ilhas erguidas na vasta campina de um oceano, *mare clausum* inteiramente nosso. Também a metrópole portuguesa, como o velho Lácio arruinado pelo abandono das granjas, curvava a cabeça, onde os sonhos de ambição indefinida se misturavam como sempre aos delírios do misticismo ardente. Só são claramente equilibrados os períodos de mediania pacífica. A ambição foi sempre supersticiosa.

Não existiria no espírito contemporâneo da grande época um sentimento de protesto contra a aventura? Existiu, sem dúvida. A dois séculos de distância, na auro-ra e no ocaso desse dia deslumbrante em que a civilização encarnou em nós, o infante D. Pedro e Camões, um co-mentando o que sucedera, o outro prevendo o que viria a acontecer, têm para a viagem épica dos Portugueses o sentimento que inspirava os velhos lavradores do Lácio quando falavam pela boca rude de Catão.

Preferir as empresas ultramarinas ao fomento da Me-trópole era para o infante D. Pedro *trocar uma boa capa por um mau capelo*; e quando n'Os *Lusíadas* se canta a partida de Vasco da Gama para a Índia.

...um velho, de aspecto venerando,
.....
D'um saber só de experiências feito
Tais palavras tirou do esperto peito:

Ó glória de mandar, ó vã cobiça
Desta vaidade a quem chamamos Fama!

A que novos desastres determinas
De levar estes Reinos e esta gente?
Que perigos dalgum nome preminente?
Que promessas de reinos e de minas
De ouro, que lhe farás tão facilmente?
Que famas lhe prometerás? Que histórias?
Que triunfos? Que palmas? Que vitória?

Nunca, em tempo algum, a prudência e o juízo dirigiram as sociedades arrebatadas por uma miragem ou por uma tentação, mormente quando miragem e tentação vêm, como vinham a Portugal, das profundas atracções da natureza, porventura do vibrar de algum eco remoto na alma céltica do País, e sobretudo do deslumbramento que sobre as imaginações exercia, ao sair-se do regime duro e da nobreza forte da Idade Média, a fascinação do ouro ultramarino.

É com a Renascença que se abre a idade fulva do capitalismo e, salvo o devido respeito aos tempos, o século xvi parece-se com o xix. As modernas artes da agiotagem lembram as empresas das cavalarias antigas, e os sindicatos dos navegadores portugueses, nem por terem um príncipe à testa deles, deixam de acudir à memória perante as aventuras de hoje. Não há pois diferença entre os factos do século xvi e os da finança contemporânea? Há; há toda a diferença, os motivos determinantes.

Ninguém pensa que os armadores de Dieppe, de Liverpool ou de Amesterdão, gente crassamente instigada pela cobiça, equipassem as suas frotas de piratas movidos por nenhum pensamento análogo ao que levava Colombo para oeste, ou ao que germinava nebulosamente no cérebro preclaríssimo de D. João de Castro. A honra e a glória dos povos meridionais é esta: que são capazes de heroísmo no pensamento. Os outros só o demonstram obscuramente na acção. E a diferença entre o século xvi e o século xix é também esta: que então eram os meridionais quem levava o mundo consigo e com o seu pensamento, ao passo que hoje levam-no os povos do Norte com o seu utilitarismo, desde que tornaram em doutrina moral o instinto da ganância.

Colombo ia atrás do ouro salomónico, Vasco da Gama atrás do comércio do Oriente, e o infante D. Henrique na empresa de Ceuta, prólogo da nossa epopeia marítima, esperara encontrar a chave dos rei-

nos doirados do Preste João das Índias. Tudo isto é assim; mas a cobiça não era o motivo exclusivo, nem o dominante. Dilatar uma fé ardentemente sentida, conquistar todo o mundo para o Deus verdadeiro, satisfazer finalmente os instintos naturalistas e acalmar a curiosidade provocada pelo enigma absorvente de um mar desenrolado diante da vista e que à imaginação parecia como tesouro encantado, eis o que no fundo, bem no fundo, arrastava os Portugueses para a navegação.

Arrebatava-os o murmúrio das sereias do mar, cantando na vaga espumosa que se parte contra as rocas da Arrábida e de Sintra, dançando na areia loura ao sopro do vento...

Sente e compreende essa antiga atracção do oceano quem alguma vez, do alto dos dois montes que são as sentinelas de Lisboa, se deixou hipnotizar pela infinita vastidão azul que a luz e o vento animam, dando-lhe movimento e cor. O mar parece então um ser vivo no seu dorso azul de escamas douradas, um ser meigo e doce no gemido constante das ondas que vêm languidamente desenrolar-se com delícia, beijando a praia, dormentes de amor.

Ainda hoje, apesar de tudo, somos capazes de evocar, num esforço de imaginação, essas alucinações de outras idades, e cerrando os ouvidos aos rumores próximos, fechando os olhos para ver bem, ressuscitar na fantasia um outro Adamastor com a face heróica banhada em sol e a barba solta ao vento em anéis ondulantes que tremem no céu como nuvens, como quimeras, como sonhos, como relâmpagos... Esse monstro que sorveu a vontade de um povo tem um pé fincado em Sintra até o cabo da Roca e outro na Arrábida até o Espichel, formando o arco triunfal por onde entra no Tejo a multidão das frotas abarrotadas de ouro. Com a cabeça coroada de nuvens que o sol trespassa nos seus

raios, outro Moisés neste Sinai da praia ocidental da Europa, recebe as tábuas da lei para conduzir o povo eleito à Terra da Promissão, abrindo os braços hercúleos de norte a sul de Portugal inteiro, cava com as suas garras aduncas todo o solo da Pátria, despedaça-lhe as entranhas, arrasta a si e lança ao vórtice rasgado a seus pés, os homens, as casas, as vilas, a riqueza, a força, a energia, a virtude antiga, todo o sangue e toda a seiva de um povo que parte para a viagem cantando, e volta dela coberto de pedrarias, esvaído em podridões.

É que a onda é falsa.

Em baixo as sereias do mar, dançando na areia branca de espuma, chamavam a si para as núpcias, as naus que de velas soltas se balouçavam, espreguiçando-se amorosas à espera que o nordeste lhes enfunasse os panos, atirando-as para longe na derrota da aventura temerária.

A viagem terminou. O regresso, desgraçado, deu connosco em Alcácer Quibir. Trocara-se a capa pelo capelo, e sem capelo e sem capa, nu, calvo, anquilosado, Portugal caduco, arrastando-se, com a face carregada de aflições e a barba esquálida, passou a amargar uma vida de misérias, esbofeteado pelo mundo, escarnecido pelas nações formigas que, de celeiros cheios e mãos na ilharga, diziam com petulância a esta nação cigarra, como se dia na fábula: «Cantaste? Pois dança agora!»

E fomos dançando uma dança macabra. E tanto nos meneámos que nos convencemos de ter voltado à mocidade. Navegação, indústria, lavoura são ruínas; mas que importa? se, como no tempo da Índia em que o dinheiro chegava para D. Manuel borrifar com aromas a corte de Roma, fazendo hissopes das trombas de elefantes, se como no tempo de D. João V, em que o Brasil dava para fazer de Portugal uma ópera divina, hoje também o dinheiro do mundo nos dá para o luxo pro-

fano com que nos enfeitamos à moderna, janoteando como pimpões, arremedando os ricos, outra vez cigarras, matando-nos a cantar os hinos do progresso ao compasso do batuque da agiotagem!

De facto, no século XIX voltámos à situação antiga dos primeiros tempos, do século XII ao século XIV, mas agravada.

Porque então, na ingenuidade da infância, regia-nos apenas a vontade instintiva, mandando-nos viver independentes, sobre nós, e somente cuidávamos e sabíamos consegui-lo. A prova encontra-se em quase todas as páginas deste livro; a prova está no progresso da riqueza e da população, na força portuguesa que levantou o trono do Mestre de Avis.

E porque hoje, nas complicações extenuantes da velhice, com o cérebro avassalado por tradições de muitos séculos, com o sangue envenenado por drogas de várias origens, com as lembranças do providencialismo absolutista, com as basófias da grandeza antiga, com o bafio das sacristias a perverter-nos o olfacto e o vício do milagre a entorpecer-nos a acção, desmoralizados pelos desenganos, vergando sob o peso esmagador de um passado que nos deixou nos carunchosos guarda-roupas históricos velhos mantos gloriosos roídos já pela traça: porque hoje falta-nos aquele viço da pujança antiga desabrochando nos actos dessa energia simples com que as nações afirmam a vontade irreduzível de existirem.

O nosso querer é apenas platónico, incapaz de nenhuma espécie de sacrifício. Não somos tão simples que o não sintamos: o Português é inteligente. O que nos falta é a mola íntima, rija de aço, que se partiu. Por isso buscamos iludir-nos como os doentes desenganados. Deitamo-nos aos anestésicos. Com o éter da finança esquecemos a anemia económica e com o clorofórmio da jogatina suprimos a fraqueza do trabalho; a morfina dos *melhoramentos* vai-nos dando horas regaladas, e o

láudano do orçamento o pão nosso de cada dia. O clo-
ral da emigração afasta a necessidade cruel dos trata-
mentos antiflogísticos; e a cocaína do trânsito, preten-
dendo em vão tornar esta faixa litoral da Península
numa terra de passagem, estalagem brunida e sécia
para uso do mundo que se diverte, procura pôr o sol
em acções — e quem sabe se a própria lua das nossas
noites encantadoras, ela que desenrola o seu meigo
velário de prata para também nos iludir com perspecti-
vas fantásticas sobre a nudez da terra que habitámos!

O. M.

COMÉRCIO MARÍTIMO PORTUGUÊS¹

Principio por lhes pedir que me desculpem o infringir a regra seguida até hoje de escrevermos e lermos as nossas dissertações. Faltou-me o tempo indispensável para redigir o meu trabalho, e sou por isso forçado a expô-lo, correndo as notas que coligi e trago comigo...

Basta lançar os olhos sobre o mapa de Portugal para ver que, já pelo desenvolvimento das costas, já pelo número de portos, já pela qualidade de alguns, já finalmente pela localização geográfica que faz da nossa praia ocidental o baluarte avançado da Europa sobre o Atlântico: para ver digo, que particulares condições naturais nos chamam à vida marítima.

Esboçemos pois a história do desenvolvimento desta indústria essencialmente portuguesa, a navegação; observemos-lhe o nascer, vejamos de que modo e por que meios cresce, acompanhem-na no seu apogeu, e não hesitemos em a acompanhar também na sua decadência melancólica, até chegarmos aos dias de hoje, espectadores do seu definhamento total. Temos o exemplo completo da vida inteira de um órgão económico, desde o nascer até o morrer.

A marinha portuguesa surge com a independência nacional; é uma criação da primeira época da dinastia afofinsina. Desde que a reacção contra o domínio muçul-

¹ Conferência, feita na Soc. de Geo. Com. do Porto, em Fevereiro, 1881.

mano determinara a fundação dos Estados neogodos da península hispânica, e entre eles do Estado ocidental de Leão, de que se destacou Portugal, cessou, pode afirmar-se, a navegação regular de cabotagem que os mouros de Marrocos faziam na costa atlântica da Península, enquanto ela toda pertencia a muçulmanos. A cabotagem tornou-se pirataria mais ou menos regular, logo que os portos da Galiza e os portugueses, até o Mondego, foram cristãos. Por seu lado, os príncipes da linhagem asturiana, demasiado ocupados com a organização interna e com a defesa dos seus Estados, não sentiam a conveniência, nem a necessidade, de olhar por um movimento marítimo ainda então por nascer.

Com efeito, a importância internacional dos portos ocidentais, como Vigo, o Porto e Lisboa, só podia reconhecer-se quando as coisas permitissem o restabelecimento da navegação desde o mar do Norte até o Mediterrâneo, e vice-versa: navegação que na Antiguidade tinham iniciado os Fenícios e os Romanos. Esse restabelecimento veio com o movimento das Cruzadas, cujas armadas, torneando a Espanha no seu caminho para a Síria, passavam em frente de Lisboa sem aí poderem refrescar, pois Lisboa era ainda muçulmana.

A acção combinada das forças marítimas dos cruzados e das terrestres do nosso primeiro rei, Afonso Henriques, efectuou, como se sabe, a conquista de Lisboa; e os portos do Tejo e Sado ficaram, salvo episódios breves, portugueses para sempre. Desde então a monarquia portuguesa estendia-se até o Alentejo de hoje; e cristãos os dois portos austrais do nosso país, ficavam francos às visitas das esquadras que iam à Síria conquistar o Sepulcro Santo — e rapinar também, movidas pelo *amor auri et argenti et pulcherrimarum foeminarum voluptas*, de que fala S. Bernardo.

Assim principou a definir-se o carácter marítimo da nação portuguesa. Já no tempo de Afonso Henriques,

as crónicas rezam das façanhas de D. Fuas Roupinho, que bateu os mouros no cabo de Espichel, correndo a costa até o Algarve, e indo aportar a Ceuta. Logo no segundo reinado se insiste pela criação de uma marinha militar, pois se reconhece a dificuldade de investir só por terra, e através dos desertos adustos do Alentejo, com esse jardim extremo do Algarve ainda na posse do Mauritano. Tradição, pessoal, não existiam. D. Sancho I manda à conquista de Silves quarenta galés portuguesas, de conserva com as cinquenta de cruzados ingleses, flamengos, alemães e dinamarqueses (1180); em 1250 D. Afonso III põe cerco a Faro. A falada expedição naval de Sevilha é de 1266.

Eram ao tempo os Genoveses os mestres da arte de navegar, e os nossos reis apelaram para Génova pedindo um *almirante*, conforme se denominava à moda árabe o que à moda feudal, ou goda, se dizia conde-do-mar. Veio o genovês Pezzagna¹, equiparam-se navios, começaram a construir-se barcos semelhantes aos de pesca, ainda hoje visíveis nas praias de Ovar e da Póvoa. D. Sancho I mandou colocar *debadoiras* nas praias para encalhar os navios. D. Afonso III deu uma propriedade de casas ao construtor João de Miona por lhe haver construído uma nau. D. Dinis mandou abrir o porto de Paredes² e plantar o pinhal de Leiria. Eis aí os primórdios da marinha nacional, que já, ao tempo de D. Dinis, contava na sua história breve a façanha da conquista do Algarve, e cujo berço foram as *Taracenas* de Lisboa, junto à Alfama ou Judiaria, fundadas antes de Sancho II.

Existia já uma marinha mercante e um comércio marítimo? Sem dúvida; pois não se concebe o facto de esquadras relativamente importantes, sem o facto cor-

¹ V. o contrato de 1 de Fevereiro de 1222, na *Hist. Geneal., Provas*, I, 95.

² Vila que estava situada próximo da actual Pederneira: este porto foi inutilizado pelas dunas no século xvi. *Mon. lusit.* 5.º liv. XVI, cap. LI.

relativo de tripulações que só podiam ser recrutadas nas colónias de pescadores da costa e no pessoal dos navios de comércio: já em 1254 eram adjudicadas ao mosteiro de Alcobaça, para o serviço de uma dívida, as rendas provenientes do *azeite de baleia* nos portos de Salir e Atouguia. Sem dúvida existia, porque no tempo de D. Fernando temos documentos autênticos de um tráfego marítimo importantíssimo que não poderia, de certo, ter surgido de uma hora para outra.

Permita-se-me agora esboçar rapidamente a fisionomia comercial-marítima de Lisboa, no tempo desse rei que tem um papel tão eminente na história do nosso desenvolvimento como povo navegador. A fonte destas informações fidedignas é Fernão Lopes, o nosso pitoresco cronista e o primeiro historiador de Portugal¹.

A Alfândega de Lisboa rendia no tempo de D. Fernando, diz ele, de 35 a 40 mil dobras, ou, aproximadamente, 850 contos da nossa moeda². Não admire a exiguidade da soma: veja-se antes nela a expressão do carácter de porto franco de Lisboa de então. Com efeito, o mesmo cronista nos diz que um ano se carregaram «12 000 tonéis de vinho, afora os que levaram os navios da segunda carregação em Março». Muitas vezes, ante a cidade havia 400 ou 500 navios de carregação; e mais 100 ou 150 em Sacavém e no Montijo à carga de sal e de vinho. Em frente de Lisboa, nota o cronista, a salva dos navios era tamanha que as barcas da outra banda não podiam cruzar por entre eles e iam tomar terra em Santos.

Eram ainda estes navios as barcas da marinha primi-

¹ *Crónica de D. Fernando*, dos *Inéditos da Acad.*, IV, 121 e segs.

² A dobra *pé-de-terra* tinha o peso de 92 9/50 grãos de ouro, entrando 50 dobras em cada marco. (V. Aragão, *Descrição Geral e Histórica das Moedas*, etc. I, p. 187.) O valor actual da dobra em ouro regula por 3\$000 réis; mas como da primeira metade do século XIV para agora o valor eficaz da moeda se multiplica sete vezes (V. Leber, *Essai sur l'apreciat. de la fort. publ. au moyen age*, p. 103) o equivalente actual da dobra são 20 ou 22 mil réis.

tiva? Não; eram navios de coberta, da lotação média de 100 *tonéis*, como então se dizia; e perante os números anteriormente expostos, parece-me não ser exagerado elevar o movimento marítimo anual do porto de 250 a 300 mil toneladas. Esses navios iam e vinham de Lisboa para Inglaterra, para a Itália, cruzando no mar do Norte e no Mediterrâneo, levando os produtos agrícolas nacionais e trazendo-nos tecidos e manufacturas.

Quem girava com este comércio marítimo? Estrangeiros, principalmente. Já desde então se denunciava o carácter cosmopolita da nossa história. Lisboa, diz Fernão Lopes, «é grande cidade de muitas e desvairadas gentes». Havia aí *estantes* (residentes) e muitas terras e muitas casas de cada nação: genoveses, lombardos, aragoneses, marroquinos, milaneses, corsos, biscaíños, fruindo privilégios e isenções de que os soberanos não eram avaros.

«Faziam vir e enviavam do reino grandes e grossas mercadorias.» Lisboa era, como já disse, um porto franco; o regime sob que a capital vivia isolava-a por barreiras do resto do Reino. Só para dentro delas podiam os forasteiros comprar e vender os géneros importados e exportados: para fora «só podiam haver os géneros comezinhos». Por outro lado, como na Itália, onde as classes comerciantes e operárias limitavam o poder dos grandes e guerreiros, também em Lisboa o comércio era defeso aos fidalgos e senhores.

O rei, porém, não se incluía no número destes, sendo pessoalmente armador e negociante; mas nem comprava nem vendia os géneros em que outros comerciavam, para não concorrer com eles. Negociante, a Coroa parecia ter mais em vista incitar, fomentar o desenvolvimento do tráfego mercantil, abrir as estradas comerciais e explorar espécies novas. Havia, sem a mínima dúvida, nos governos o pensamento claro da protecção, pois o cronista diz que «não vos maravilheis disto e de ser muito mais, pois os reis tinham tal jeito com o povo,

sentindo-o por seu serviço e proveito, que emprestavam sob fiança dinheiro aos que queriam *carregar* e cobravam dízima duas vezes ao ano do retorno que lhes vinha, e visto o que cada um ganhava, do ganho deixava logo a dízima».

Eis aí Lisboa no meados do século xiv. Vemos, nas rudes instituições da Idade Média, o Tesouro, que era então o tesouro régio, acumular funções tidas hoje por incompatíveis com o princípio do Estado na economia política livre-cambista. Vemos que o Tesouro era verdadeiramente um banco, sendo o rei banqueiro, armador e negociante. O rei, porém, não comerciava senão em determinados objectos de que o comum dos mercadores se não ocupava.

Será temerário descortinar neste facto o princípio dos monopólios posteriores da pimenta, do pau-brasil, quando as descobertas deram a Portugal o Oriente e a América? Parece-me que não. O que em épocas mais próximas de nós se denominou monopólio era na Idade Média a regra de todas as instituições: a sociedade consistia numa cadeia de privilégios locais, pessoais, e de corporação. Se em Lisboa os burgueses não podiam expulsar do seu grémio os indignos com essa pena singular do decreto para a aristocracia, *tra li grandi*, como sucedia na Itália, na nossa capital a burguesia tinha o privilégio da armação dos navios e do comércio marítimo, conforme observámos.

Ouso esperar que este rápido esboço terá dado à assembleia uma tal ou qual ideia do desenvolvimento do comércio marítimo nacional na segunda metade do século xiv. Resta-nos porém ainda observar outra face do quadro: vimos os factos, vejamos agora as leis que os determinam, ou pelo menos os fomentam. Essa legislação comercial marítima de D. Fernando é digna de toda a atenção por mais de um título, e, embora receie fatigar os meus ouvintes, entendo que não devo eximir-me à obrigação de a expor.

«Vendo D. Fernando», diz Fernão Lopes, «que o proveito que haviam (os mercadores) das mercadorias, muitas que do reino eram levadas e trazidas outras em navios estrangeiros, era melhor para os seus naturais; e que vinha muito maior honra à terra havendo nela muitas naus, as quais o rei podia ter mais prestes quando cumprisse ao seu serviço, do que as das províncias (países, reinos) dele alongados...»

Permita-se-me uma interrupção. Este preâmbulo denuncia o conhecimento de um facto incontestável e muito mais grave do que hoje: o facto de ser indispensável à existência de uma marinha militar a existência de uma marinha mercante. Então e hoje os navios de comércio eram e são o viveiro das guarnições. Então e quase até nossos dias, os navios mercantes transformavam-se na hora da crise em navios de guerra. Ainda no primeiro quartel do nosso século, vimos os célebres brigues dos armadores das ilhas serem o instrumento acaso mais eficaz da guerra da independência da Grécia. Ainda na guerra da Crimeia os grandes vapores-correios ingleses serviram como transportes.

No século xiv, porém, os tipos dos navios de combate e de comércio eram quase idênticos: ainda havia artilharia grossa, e os meios de guerrear eram muito mais simples.¹

¹ Anteriormente à invenção da pólvora, os verdadeiros navios de guerra eram as galés e galeotas, que se manobravam com remos e velas triangulares ou latinas. A construção destas embarcações parece bem apropriada para o uso das armas que então se praticava. Como os remeiros estavam descobertos aos tiros do inimigo, imaginaram-se dois castelos nos extremos da galé (as galeotas não os tinham): no castelo de popa acomodavam-se os primeiros oficiais e os segundos no de proa, que era o mais forte. Em acção de combate, ambos se guarneciam de soldados, os melhores no castelo de avante, para arremessarem sobre o inimigo as armas missivas daquele tempo: dardos, lanças, setas, pedras, e matérias incendiárias para pegarem fogo ao velame e enxárcias do inimigo. Na construção do casco, a proa era também a parte mais forte, e armava-se o beque (mais baixo, à proporção da altura do castelo) com um talha-mar ou esporão de metal rijo.

Prossegue o cronista:

«... ordenou para os homens haverem mor vontade de as fazerem de novo ou comprar feitas, qual mais sentissem por seu proveito, que aqueles que fizessem naus de cem tonéis (toneladas) para cima, pudessem talhar e trazer para a cidade, de quaisquer matas que de el-rei fossem, quanta madeira e mastros para ela houvessem mister sem pagar cousa alguma por ela; e mais que não dessem dízima do ferro, nem do fulame, nem de outras cousas que de fora do Reino trouxessem para elas, e quitava todo o direito que havia de haver aos que as compravam e vendiam feitas.»

Comentemos estas disposições protectoras. O Estado dá gratuitamente as madeiras, e isenta dos direitos de

A galé tinha dois mastros que se abatiam e uma vela latina em cada um, a que se dava o nome de bastardos; e era communmente de vinte e cinco a trinta bancos, cada um com dois ou três remos, e dois ou três homens a cada remo. Tinha duzentos a duzentos e cinquenta palmos de comprimento, trinta de boca e dez de pontal. A galeota levava um só mastro e dezasseis bancos de remeiros.

As equipagens das galés compunham-se de soldados (que se chamavam *homens de armas*), de poucos marinheiros e dos remeiros necessários: estes foram de princípio tirados da classe dos pescadores e barqueiros, para o que estavam todos matriculados com seus officiaes a que chamavam *vintaneiros*; e quando as galés se armavam, de cada vinte homens tomava-se um para o remo. Depois empregavam-se também neste serviço os criminosos condemnados por sentença e os prisioneiros de guerra que naqueles séculos e nos posteriores se chamavam cativos e na realidade o eram, pois se resgatavam por dinheiro, ou dando outros cativos em seu lugar.

Também sucedia, às vezes, armarem-se em guerra os navios redondos (de comércio) conhecidos pelo nome genérico de naus, fossem grandes ou pequenos. A construção destes era a mais torpe e defeituosa: o casco mui curto e alteroso, e o tombadilho e castelo de proa de bastante elevação; o mastro de mazona pouco maior que o mastro de uma lancha com uma velinha triangular; o mastro grande e o traquete teriam sufficiente altura, se levassem mastaréus de gávea, que nesses tempos ainda se não conheciam. O gurupés, quase tão alto como o mastro de traquete e fazendo com a quilha um ângulo de mais de quarenta e cinco graus sustentava uma verga pouco menor do que a deste. Assim, o velame destes navios reduzia-se a três velas redondas e uma latina. — V. Quintela, *Anais da Mar. Port.*, I, 6 e segs.

entrada as matérias-primas da construção: assim se traduzem em linguagem moderna estas frases antigas. Mais de um condenará disposições desta ordem, attribuindo-as à rudeza dos tempos; mais de um terá por muito superior o abandono e o definhamento a que a famosa liberdade posterior condenou os nossos estaleiros... Como agora não tratamos, porém, de economia política, mas sim de história, continuemos. A cegueira desses tempos não parava aqui: a protecção ia mais longe. Contudo, ao lado das disposições proteccionistas, vemos no texto que agora comentamos uma disposição eminentemente liberal — a da franquia de embandeiramento de navios estrangeiros. Ainda no século xiv a mania das doutrinas dogmáticas não tinha vindo conturbar, como, sem a mínima dúvida, conturbou depois, a espontaneidade do pensamento prático. Ainda protecção não significava proibição, nem liberdade equivalia a abandono: a razão simples dizia que a liberdade também podia ser protectora, e que a proibição era em regra inconveniente.

Pedindo vénia para esta divagação, continuo:

«Outrossim dava aos senhores dos ditos navios, da primeira viagem que partiam do seu reino carregados, todos os direitos das mercadorias que levavam, assim de sal, como de quaisquer outras cousas, também de portagem, como de sisa, como doutras imposições, assim das mercadorias que seus donos nas naus carregassem, como dos outros mercadores. Dava mais aos donos das naus a metade da dízima de todos os panos e quaisquer outras mercadorias que da primeira viagem trouxessem de Flandres ou de outros lugares, assim das cousas que eles carregassem, como das que outros carregassem em elas.»

Sob esta forma de isenção de direitos, a legislação da nossa Idade Média realizava o que em tempos de hoje

se faz sob a forma de prémios de construção e navegação. Parava aqui a série de benefícios concedidos? Não. Ia mais longe. Fazia dos armadores uma classe à parte.

«Mandava que não tivessem *cavalos*, nem servissem por mar, nem por terra, com concelho nem sem ele, salvo com seu corpo; e que não pagassem fintas, nem talhas, nem sisas que fossem lançadas para ele (rei), nem para o concelho, nem em outra nenhuma coisa, salvo nas obras dos muros onde fossem moradores e das herdades que aí tivessem e de outras nenhuma não.»

Para avaliar bem o alcance destas disposições seria mister entrar na exposição minuciosa e longa dos serviços ou impostos, braçais e pessoais, fiscais e militares, da Idade Média — assunto que nem cabe no espaço de que disponho, nem talvez na paciência dos que me escutam. Direi apenas o que talvez se torne ocioso por ser sabido, isto é, que as milícias do tempo eram formadas pelos contingentes dos concelhos e dos senhores; que não havia ainda exércitos permanentes assoldados; que o peão era obrigado a ter a sua besta, o cavaleiro a sustentar um cavalo de guerra, para o dia em que fosse convocado. Talvez, portanto, não erremos muito traduzindo as disposições antigas nesta expressão moderna: insenção de recrutamento. Diz, para terminar, o cronista:

«E acontecendo que os navios assim feitos ou comprados perecessem da primeira viagem, mandava (o rei) que estes privilégios durassem aos que os perdessem três anos seguintes, fazendo ou comprando outros, e assim por quantas vezes os fizessem ou comprassem; e se dois em companhia faziam ou compravam alguma nau, ambos haviam estas mesmas graças.»

Há numerosos séculos que alguém disse nada haver de novo sob o Sol. Se encaramos as coisas sob um certo

ponto de vista, assim é com efeito. Os homens e os seus actos repetem-se, reproduzindo-se. Hoje, com cinco séculos de tirocínio, a Europa nada descobriu de novo; hoje ainda, as nações que entendem justo e útil fomentar o progresso da sua marinha, ainda hoje põem em prática as disposições sábias do último monarca da nossa primeira dinastia.

Não faltaria porém, entre nós, quem condenasse aquele que hoje — por um acaso imprevisto e até inverosímil — pensasse ou pretendesse restaurar a nossa marinha caduca pelos meios que no século xiv a criaram. Entretanto, se há ponto incontestável é este: que, a não ter sido o fomento marítimo do século xiv, jamais Portugal teria ganho a honra e o proveito histórico das suas grandiosas navegações, das suas conquistas malfadadas, e de brilhante empresa da sua colonização atlântica e americana...

Perdoem-se os meus ouvintes, mas temos que esmiuçar ainda na legislação fernandina.

A iniciativa do Governo, como se diria se se estivesse no século actual, não parava no ponto em que a deixámos. Ia mais além, muito mais além: criava instituições superiores no seu princípio, embora rudes no seu desenho, superiores ao que hoje voga entre as nações cultas. Diz Fernão Lopes:

«Trabalhando-se muitos de fazerem naus e outros de as comprarem por azo de tais privilégios, e vendo el-rei como por esta cousa sua terra era melhor manteúda e mais honrada e os naturais dela mais ricos e abastados, por azo das muitas carregações que se faziam; e querendo prover com algum remédio de cada vez ser mais acrescentado o conto de tais navios, e os desvairados cachões do mar não deitarem em perdição aqueles que suas naus de tal guisa perdessem: ordenou em conselho de uma companhia de todos, pela qual se remediasse todo o contrário porque seus donos não caíssem em ás-

pera pobreza, publicando a todos que fosse por esta guisa: Mandou que se inscrevessem por homens idóneos e pertencentes todos os navios telhados (cobertos) que em seu reino houvesse desde cinquenta tonéis para cima, assim os que então havia, como os outros que depois houvesse; e isto em Lisboa e Porto e nos outros lugares onde os houvesse. E posto assim em livro o dia e preço por que foram comprados ou feitos de novo e a valia deles, e quando foram deitados à água, e tudo aquilo que esses navios ganhassem, fosse de seus donos e mercantes, como sempre se usou; e de tudo quanto esses navios percalçassem de idas e vindas, assim de fretes como de quaisquer outras cousas, pagassem para a Bolsa dessa companhia duas coroas por cento; e que fossem duas Bolsas, uma em Lisboa, outra no Porto; e terem encargo de manter estas Bolsas aqueles a quem o rei dava o cuidado de tais estimações e avaliação, para do dinheiro delas se comprarem outros navios em lugar daqueles que se perdessem e para outros quaisquer encargos que cumprissem em prol de todos.»

Até aqui, achamos a instituição de um registro marítimo e estatística naval, de uma caixa de seguros, organizada cooperativa ou mutualistamente, e a fixação do prêmio de dois por cem, não do valor dos navios, como hoje é uso para os seguros, mas sim da importância dos rendimentos dos fretes. Dado o caso, porém, de sinistros imprevistos, para atender aos quais não chegassem os recursos das Bolsas, como se procederia? Deste modo:

«Ver-se a valia de todos os navios que aquele tempo aí (no Porto ou em Lisboa, sedes das Bolsas) houvesse, e outrossim o valor daquele navio ou navios que se perdessem, ou fossem tomados, e contar-se tudo quanto montasse soldo por libra aos milheiros ou centos, que cada navio valesse, e tanto pagar cada um senhor de cada navio.»

Nem todas as avarias eram atendidas pelas bolsas de seguros: só dava direito a indemnização o prejuízo superior ao terço do valor da embarcação: «E se porventura alguns navios por fortuna (acaso) de tormenta ou por outro algum cajom (motivo) seguindo acto de mercadoria abrissem ou piorassem, chegando a lugar onde se pudessem correger por menos do terço daquilo que valeria depois que fosse adubado (reparado) — que o senhor do navio fosse teúdo (obrigado) de o adubar (consertar) a suas despesas (custa), e não o querendo assim fazer que os outros senhores de navios não fossem teúdos de lho adubar nem pagar outro.» Ao contrário, porém, «acontecendo que fosse em esse navio tamanho dano feito que se não pudesse emendar senão por mais do que valeria depois de adubado ou por tanto (quanto valesse), e acontecendo este cajom (acidente) sem culpa dos mareantes dele e sem outra malícia, que então os senhores (da Bolsa) cobrassem dele e dos aparelhos aquilo que pudessem haver à boa-fé e sem malícia; e então que se visse o que aquele navio valia ao tempo que lhe aconteceu aquele cajom (sinistro) e fosse pago logo a seu dono para comprar ou fazer outro, descontando-se-lhe o que houvesse dos aparelhos que salvasse».

De tal modo funcionavam os seguros mútuos. As avarias de mais de um terço do valor eram indemnizadas; as avarias que importassem reparação superior ao valor não se abonavam: vendiam-se os salvados e pagava-se o *deficit*. Atender-se-iam porém as perdas de qualquer natureza, provocadas por temeridade, ou por incúria dos armadores? Não.

«E se alguns mestres ou senhores de navios fretassem para terra de inimigos sem receber primeiro segurança e sendo tomados por eles ou perecendo em tais viagens, que os donos dos outros navios não fossem teúdos de

(obrigados a) lhos pagar... E porque alguns mestres e senhores de navios, sob esperança que lhe haviam de ser pagadas, ainda que se perdessem, não curariam de os fornecer de âncoras, cabos e outros fulames e isso mesmo (também) de armas e gentes e de outras cousas que pertencem para defesa do mar e dos inimigos: mandava el-rei que os vedores e escrivãos chegassem às naus e se escrevessem todos os aparelhos e gentes que levavam para se ver se se perdiam por minguia das cousas que lhe eram cumpridoras para seguirem sua viagem, e assim lhe serem pagadas ou não.»

Esta série de extractos, porventura fatigantes, exprime, contudo a meu ver, como uma nitidez absoluta, o sistema e o regime do comércio marítimo nacional na segunda metade do século xiv. Para completar o nosso esboço, falta porém notar um ponto: as relações da marinha mercante para com o Estado, segundo hoje nos exprimimos, ou para com el-rei, conforme se dizia então — pois ainda ao tempo o rei era o Estado, e o seu Tesouro o Tesouro Nacional.

Os haveres e riquezas pessoais dos monarcas eram o haver e a riqueza colectiva. D. Fernando sucedera ao rei D. Pedro, personagem singular da nossa história, misto de loucura e de génio, de justiça e de capricho, de bondade e de crueza, de liberalidade e de cobiça. A sua avareza celebrada tornara-o riquíssimo, e o tesouro que legou ao filho era de tal ordem que «somente na torre do *aver* do castelo de Lisboa foram achadas oitocentas mil peças de ouro, quatrocentos mil marcos de prata, afora moedas e outra cousas de grande valor que ali estavam e mais todo o outro *aver* em grande quantidade que pelo Reino era posto».

Demasiado se sabe por que meios se formavam esses tesouros. Reinar e combater eram um negócio — ou talvez antes um coisa a que, para não ofender ânimos susceptíveis, eu não chamarei rapina. E não se deve

chamar assim desde que pretendemos avaliar as coisas sob um ponto de vista moral: as ideias e os costumes mudam desenvolvendo-se e depurando-se.

Voltando ao nosso tema, digamos portanto que os armadores eram obrigados a armar em guerra os seus navios, quando o *prol comunal* assim o reclamasse, correndo então de conta do Tesouro Régio todas as avarias ou naufrágios. Da mesma forma que os contingentes dos concelhos e as mesnadas dos fidalgos tinham de ir à hoste ou apelido quando, declarada uma guerra, o rei os convocava: assim também as frotas dos armadores tinham de acorrer ao chamamento do soberano na hora do perigo.

Todavia, não é este o carácter mais grave nas relações da marinha mercante com a Coroa. Muito mais grave é o da partilha das presas feitas no mar. No mar e na terra o bandidismo e a pirataria eram comuns: e se no campo o rei era o primeiro dos barões bravios, no mar era também o primeiro dos armadores.

«E quando os navios», diz o cronista, «houvessem alguns percalços (presas) assim de inimigos como por qualquer outra guisa, que tais percalços fossem entregues aos senhores e mareantes dos navios que os assim ganharem, e do que acontecesse aos senhores dos navios houvessem eles a metade e a outra fosse posta na bolsa para prol de todos... E mandou el-rei que as suas naus que eram doze entrassem nesta companhia e que não fossem de maior condição que as outras do seu senhorio... etc.»

Eis aí, no seu conjunto, o sistema da legislação marítima fernandina. É digno de atenção, meus senhores, o facto de que, a cinco séculos de distância, essas leis contêm já em si o embrião de tudo o que hoje a França, a Itália, os Estados Unidos legislam ou reclamam em favor próprio: contêm a franquia de embandeiramento,

os prémios de construção, os prémios de navegação, os seguros mútuos, a estatística naval e a inspecção técnica. Em casos como estes, a História tem um valor: propõe-nos um exemplo e, infelizmente para nós, este exemplo é completo e perfeito, porque vemos o desenvolvimento extraordinário da nossa vida marítima nos séculos xv e xvi, podendo ver também a decadência miserável dos séculos seguintes até o estado de morte acabada no nosso.

Eu, meus senhores, sou dos que atribuem à legislação protectora de D. Fernando um papel eminente na história do nosso desenvolvimento como nação comercial-marítima; e já que nesta casa se tem falado tanto em liberdade e protecção, em produtor e consumidor, direi também que julgo terem sido os *consumidores* do século xiv quem pagou a protecção marítima — devendo dizer igualmente que os *consumidores* dos seguintes séculos lucraram muito com o sacrifício feito por seus avós. Proteger é semear. Nem sempre colhe o fruto aquele que espalhou a semente; mas uma nação não é um dia: é a sucessão das gerações dos seus filhos. O sacrifício de hoje (quando sacrifício exista) é o penhor da fortuna de amanhã, e mal dos povos que chegaram a conservar apenas o sentimento do interesse do seu dia...

Meus senhores, vamos entrar noutra época; vamos assistir ao desenvolvimento pleno dessa semente lançada ao mar pelos reis da nossa primeira dinastia: são os da segunda quem recolhe a seara. Tereis ouvido dizer que esse esplendor marítimo e comercial português na Renascença vem das condições geográficas e mais causas naturais fatais do nosso solo e do nosso povo, e que para a nossa grandeza não contribuiu nenhuma protecção, no sentido teórico actual da palavra. A essa opinião temos de objectar o seguinte: como é que tais condições fatais deram à marinha portuguesa o esplendor do século xvi e a miséria do

século xix? Se são fatais, como deixam de ser constantes?

Somos chegados à época das empresas famosas dos Portugueses, que foram os iniciadores da colonização ultramarina nos tempos modernos, e os primeiros grandes navegadores do mundo; porque os navios dos antigos, fenícios, gregos e romanos, só se abalançaram a fugir das costas, que trilhavam, para atravessar o Mediterrâneo. As viagens lendárias dos Fenícios às Cassitérides e às Afortunadas, essas incursões no vasto pélagos atlântico, foram sempre viagens costeiras, como a princípio o foram as nossas ao longo da África Ocidental.

A costa lusitana da Península, extremo limite no mundo antigo sobre o oceano, coubera-nos a nós, fadando-nos para partirmos em demanda dos segredos dos vastos mares misteriosos, esse campo largo a que os Árabes chamavam o «mar Tenebroso».

Um movimento como foi o das navegações, embora determinado em última instância pelas condições geográficas, tinha de ser provocado por causas históricas. A primeira delas deve achar-se nas Cruzadas, facto a que já aludimos. As Cruzadas, conforme é sabido, inspiradas por um fervor religioso, tendo como motivo ou como pretexto a redenção do túmulo de Cristo, determinaram na Europa cristã um movimento de navegações e de comércio, que é uma espécie de Renascença depois das épocas neste sentido apáticas dos primeiros séculos da Idade Média. A Espanha experimentou a influência destes movimentos.

Continuar a guerra aos Mouros para além do Algarve, do outro lado do Estreito, era também uma cruzada; e, se pela Síria se travavam relações com o Oriente misterioso, também nós esperávamos chamar a Portugal, por via de Ceuta, o comércio das Índias. Cor-

rera durante toda a Idade Média pela Europa a lenda de um príncipe cristão asiático, o Preste João, cujo império se não sabia ao certo onde ficava. Descobri-lo seria duplamente proveitoso para a fé e para o interesse. Eis o que moveu à empresa de Ceuta.

A Ceuta vinham, com efeito, em caravanas através do Sudão, as mercadorias do Oriente: mas a conquista desse empório comercial marroquino não produziu o resultado que se esperava para Tunes desde que Ceuta passou a ser cristã. Não se descobriu, pois, o Preste João pelo caminho de Marrocos.

As empresas marroquinas, contudo, tinham sido o início de um movimento de outra ordem: o da navegação exploradora, indagadora do mar Tenebroso. Os navios iam descendo e visitando a costa de África, ao mesmo tempo que, alongando-se no oceano, descobriram os arquipélagos atlânticos. Por este caminho veio a dobrar-se o Cabo; por este modo veio a chegar-se à Índia. Estava descoberto o Preste João.

Não é possível, meus senhores, nem até necessário ao plano da minha conferência, historiar as viagens de descoberta: bastam as breves palavras que proferi para esboçar os motivos criadores da nova época em que o nosso comércio marítimo entra com a descoberta do caminho da Índia. À descoberta seguiu-se a exploração ou ocupação dessa parte da Ásia, e, como é sabido, foram diversas as políticas seguidas nessa empresa. D. Francisco de Almeida, o primeiro vice-rei, queria que todo o nosso poder fosse no mar: isto é, que mantivéssemos o monopólio da navegação e do comércio marítimo, reduzindo a ocupação territorial às fortalezas necessárias para o abastecimento das esquadras e para a defesa dos pontos estratégicos. As tradições militares e religiosas da Nação opunham-se a isto, e pode dizer-se que o génio português encarnou na pessoa do grande Albuquerque, dando aos negócios da Índia um rumo inteiramente diferente — o de uma conquista.

O Oriente seria um império, como hoje o é para os Ingleses, se o tempo, os nossos meios e outras causas o tivessem permitido. Como o não consentiram, o nosso domínio, solicitado por duas tendências opostas, e o Governo, desprovido de estadistas superiores, fizeram com que a Índia fosse para nós uma aventura efémera, embora ficasse como padrão sumário e coroa das nossas obras e da nossa história meritória dos séculos xv e xvi.

Como existiu, pois, de facto, o domínio sobre a Índia?

Por vários modos. Em certos pontos, como no Malabar, e em Malaca, onde a política de Albuquerque levaria à constituição de cidades portuguesas, havia propriamente Governo e Estado: uma colónia, no sentido comum da palavra. Mas tais exemplos eram excepções; a regra era a existência de uma fortaleza dominando uma cidade indígena, cobrando as páreas dos sultões da terra, e abrigando os navios que aí iam comerciar. Além destas fortalezas havia outro cujo papel era exclusivamente marítimo; e estas e as precedentes emitiam os *cartazes* ou passaportes, sem os quais era defeso aos navios não portugueses navegar nos mares em que nós dominávamos.

Tais foram, em resumo, as condições sob que existiu o comércio marítimo português durante a época da Índia. Nesse comércio havia duas espécies: os monopólios da Coroa, como a pimenta, e os géneros em que aos particulares era lícito traficar. Como Veneza, e segundo as tradições nacionais que já conhecemos, a nossa monarquia era armadora e comerciante. Era o Estado que armava as *naus de viagem* da carreira da Índia; e esses navios iam artilhados e armados, sem irem propriamente para combater, porque o fim das suas viagens era o transporte das mercadorias e dos passageiros.

Restam-nos numerosos documentos coevos para nos mostrar a importância do comércio oriental. O *Livro de*

Toda a Fazenda, de Figueiredo Falcão, inscreve no orçamento de receita para o ano de 1607 a verba de 390 contos, proveniente de 20 000 quintais de pimenta a 30 cruzados e dos direitos de 5 naus a 30 contos. Cada uma dessas naus, do tipo ordinário, arqueava de 500 a 600 toneladas e tinha a tripulação de 123 pessoas, custando por via de regra 20 contos. Os direitos de importação das mercadorias da Índia eram, como disse, arrematados; e os números que conhecemos, mostram como estas arrematações, dadas a validos da Corte, eram mais uma das desordens condenáveis da administração desse tempo.

Eis aqui uma nota dos exercícios de 1586 a 1598¹:

Ano	Naus	Direitos	Locação	Lucro	Perda
1586	2	67 413 916	45 666 666	21 747 250	
1587	2	69 386 390	45 666 666	23 701 725	
1588	5	135 773 531	114 166 665	21 606 866	
1589	6	136 344 602	124 166 665	12 177 937	
1590	4	164 246 081	91 333 332	72 912 749	
1592	1	46 250 283	22 833 332	23 416 950	
1593	2	52 368 240	60 000 000	—	7 631 760
1594	1	58 574 489	30 000 000	28 574 489	
1595	3	111 744 746	90 000 000	21 744 746	
1596	1	38 468 505	30 000 000	8 468 505	
1597	4	233 487 542	120 000 000	113 587 542	
1598	3	112 434 663	90 000 000	22 434 663	

O período a que estes algarismos se referem é já um período de decadência. Já o Castelhana governa em Portugal; já o concurso das causas que levaram à perda da autonomia mostrava os seus resultados funestos. É costume atribuir à conquista castelhana a perda das nossas possessões ultramarinas, dizendo-se que das guerras de então, entre a Espanha e as nações protestantes, guerras em que involuntariamente nos achamos

¹ A equivalência dos números, ou por outra, o valor eficaz da moeda, duplicou do fim do século xvi para o actual. V. Leber, *Essai*, etc., p. 104.

envolvidos, resultou a perda do comércio marítimo português. Não vim para aqui estudar a influência que o domínio castelhano teve na nossa fortuna colonial; mas o facto é que a nossa marinha estava perdida ainda antes de se ter perdido a independência — e perdida, meus senhores, porque se construía mal, se navegava pior; porque se abarrotavam os navios de carga e se arvoravam em pilotos os ignorantes. Era o mar que tragava os nossos navios: não era o Inglês, nem o Holandês.

Falcão diz-nos que de 1497 a 1692 foram de Portugal para a Índia 806 naus e que destas:

voltaram	425
arribaram	20
arderam	6
naufragaram	66
ficaram na Índia	285
e foram tomadas por inimigos	4

Naufragadas e queimadas são 72 sobre 806: pois bem, no período de 1585 e 1597 vão para a Índia 66 naus e

arribam	7
voltam	34
são tomadas por inimigos	2
fica na Índia	1
naufragam	18
e ardem	4

São 22, naufragadas e queimadas, sobre 66, isto é, a terça parte: apenas 2 são tomadas por inimigos. É pois necessário convir em que toda a principal causa da ruína da navegação da Índia era interna. Já se não praticava aquella judiciosa medida do tempo de D. Fernando: vistoriar os navios antes da partida.

Vem a propósito citar neste momento, meus senhores, a lei célebre de 3 de Novembro de 1571¹ *para que os*

¹ *Leis e Prov. d'El-rei D. Sebastião* (Coimbra, 1816), pp. 166 e segs.

navios naveguem armados, promulgada por el-rei D. Sebastião, e cujos preceitos denunciavam claramente que nos não pertencia já nessa época o domínio incontestado dos mares inçados de corsários. Atrás de nós, e a nosso exemplo, os povos marítimos do Norte da Europa, que nos tempos remotos das Cruzadas nos tinham ensinado a marear e combater, vinham em chusma a disputar-nos com vantagem o domínio desses vastos campos de água, onde antes dominava absoluta e exclusivamente a marinha portuguesa.

A lei de 1571 abrange, pode dizer-se, toda a economia da navegação comercial. Renova as disposições de D. João III para que os navios vão e voltem em conserva, elegendo o capitão da frota, regulamentando a disciplina da viagem; prescrevendo que para S. Tomé, para o Brasil, para Cabo Verde e para a Guiné só possam as naus sair desde Agosto até Março, e em número mínimo de quatro; e para a Madeira e Açores, para a Flandres e para o Levante, em qualquer tempo, sendo o número mínimo da frota de quatro naus para a Flandres e de duas para os outros pontos.

Além de os navios terem de navegar em conserva, prescreve mais a lei que todos vão armados, dos maiores aos mais pequenos, salvo os de menos de trinta toneladas que carreguem sal, madeira, peixe, frutas e outros géneros de somenos valor, incapazes de tentar a cobiça dos corsários. A nau de mais de 200 toneladas armaria 3 roqueiras, 3 passa-muros, 8 berços, 20 lanças, 22 piques e 12 arcabuzes, devendo levar 3 quintais de pólvora. Ia verdadeiramente equipada em guerra. A lancha de 25 toneladas armaria 1 roqueira, 1 passa-muro, 3 berços, 10 lanças, 4 arcabuzes, devendo levar um quintal de pólvora. Do mínimo ao máximo, o armamento graduava-se pela arqueação, em séries de 25 a 60 toneladas, 60 a 100, 100 a 150, 150 a 200, e daí para cima.

Estas medidas defensivas traduziam-se em ónus para

os armadores e negociantes, e por isso a lei concedia a uns e outros favores e privilégios novos, que todavia provaram tão ineficazes como as próprias medidas defensivas.

O primeiro desses privilégios era o regime da grande cabotagem, para a África, para o Brasil, para as ilhas e para qualquer outra parte «de meus reinos e senhorios», proibindo o carregamento de fazendas em navios estrangeiros enquanto houvesse nacionais, e estabelecendo uma *roda* ou rateio das cargas entre os armadores. O segundo eram os prémios de construção à razão de 500 réis por tonelada para os navios de até 150 toneladas, e mais 250 réis pelo excesso de arqueação dos navios de 150 até 400 toneladas; de 30 000 réis por cada galé de mais de 14 bancos, e de 20 000 réis por galeão de mais de 120 toneladas. O terceiro finalmente era a liberdade do corso. «E querendo alguns dos meus vassallos andar de armada em navios de alto bordo ou de remos, à sua conta e despesa, hei por bem que o possam fazer e hajam para si todas as presas que tomarem, justificando... como são de corsários e tomadas em boa guerra.»

Nenhuma destas medidas, nenhuma das muitas outras leis protectoras e repressivas, promulgadas pelos ministros de el-rei D. Sebastião, apesar da oportunidade e da discrição de muitas delas, conseguiram enfrear o progressivo desmantelamento da Nação, da sua marinha, do seu comércio. Vieram tarde. Os erros das administrações precedentes tinham levado as coisas àquele ponto em que não bastam para restaurar os organismos sociais depauperados e intoxicados as decisões da boa razão, nem os actos dos governantes.

A sorte da Pátria estava lançada: era superior às forças humanas desviá-la do seu destino fatal.

Nós não podemos estudar agora as causas numerosas e complexas que concorreram para a ruína da navegação portuguesa na segunda metade do xvi século; mas

devemos considerar como a primeira de todas o princípio do curso estabelecido como regra nos mares do Oriente e legalizado, como vimos, nos do Ocidente. Uma das primeiras, senão a primeira ocupação das esquadras portuguesas na Índia era dar caça às naus deromeiros que subiam ao mar Roxo nas peregrinações à Santa Caaba de Meca; as presas pertenciam por metade ao rei e às guarnições, e a pirataria entrou francamente nos usos dos dominadores. Com o decair dos tempos, e particulamente nos portos afastados, como Ormuz ou Malaca, chegaram a observar-se factos extravagantes. Bandos de piratas portugueses iam estabelecer-se pelas costas da Indochina: Macau nasceu assim. Quem ler as *Peregrinações* do nosso Fernão Mendes Pinto verá aí o caso daquele capitão de Malaca que na ilha de Ainão lavrou escritura com um pirata siamês ou malaio para irem ambos de sociedade roubar os tómulos imperiais da China no rio de Nanquim.

Encerrada tristemente, com a perda da independência, a segunda época da nossa história, entramos numa era nova com a dinastia de Bragança. A de Avis, recebendo a herança ofensiva, achou formada uma marinha e pôde com ela levar a cabo empresas que tornaram imorredouro o nosso nome e a nossa língua. Que herança recolhia a Casa de Bragança? Que restos ficavam do antigo império português? Ficava o Brasil e Angola. O movimento marítimo da primeira época, a protecção dada à marinha, fizeram de nós os descobridores da Índia, que nos alimentou um século ou mais, e do Brasil, que agora vem substituí-la durante um outro século.

Entretanto, meus senhores, antes que o Brasil desse o dinheiro sobre que lançou alicerces o verdadeiro trono do marquês de Pombal; antes que, restaurada a vida marítima colonial da Metrópole, se acentuasse um

novo tipo de protecção e se ganhasse uma tal ou qual independência de facto: antes disso, houve tempos deploráveis, política e economicamente. A dinastia de Bragança pagou a independência com as colónias; e para se livrar da Espanha, sujeitou-se e sujeitou-nos ao protectorado explorador da Inglaterra, que já então pregava o livre-câmbio, essa doutrina excelente dos fortes contra os fracos.

A série dos tratados ingleses principia pelo de 29 de Janeiro de 1642, em que Carlos I reconhece D. João IV sob condição de manter o *statu quo* ultramarino, isto é, de sancionar todas as conquistas dos Ingleses e Holandeses durante o período filipino. Caíram os Stuarts em Inglaterra, veio Cromwell, e a República exigiu mais. O tratado de 10 de Julho de 1654 no seu art.º 11 inicia o livre-câmbio: ingleses, sob a sua bandeira, poderão negociar e armar navios de Portugal para o Brasil, estabelecendo relações directas com as possessões portuguesas e entre elas. Mas o inglês, livre-cambista em seu proveito, é proteccionista logo que se inverte o caso: por isso Portugal não poderia fretar navios estrangeiros para o comércio do Brasil enquanto houvesse navios ingleses. Por outro lado, além destes favores à marinha, Cromwell não esquecia as indústrias, porque um artigo reservado garantia às manufacturas inglesas o direito máximo de 23 p. c. sobre o valor, ficando — é claro! — a Inglaterra com a liberdade de taxar as mercadorias portuguesas como entendesse. Em 1661 casou a infanta D. Catarina com Carlos II, já restaurados os Stuarts em Inglaterra, e em arras deu-se à Inglaterra Tânger em África; deu-se-lhe Bombaim «para que nos pudesse defender melhor dos Holandeses na Índia». Deu-se à Inglaterra o direito sobre tudo o que pudesse haver dos Holandeses, e facultou-se a liberdade de os ingleses se estabelecerem livremente em todas as colónias nacionais. Afinal o tratado de 27 de Dezembro de 1703, o tratado chamado «de Methwen», do nome do embaixa-

dor que o negociou, pôs a claro a doutrina na sua pureza: Portugal faz vinho, a Inglaterra panos: trocam-se os vinhos pelos panos e artefactos. Era o livre-câmbio absoluto; era a teoria das aptidões naturais na sua genuinidade; e veio daí, como era natural, o ficarmos nós sendo uma nação de vinhateiros obscuros, gente subalterna, colonos, ilotas, ou como se quizer dizer, dos Ingleses, que nos vestiam, nos calçavam e até nos davam de comer — porque Portugal deixou de ter pão.

De toda esta história, *liberal* em extremo, resultaria sem dúvida a ruína final, se o Brasil não tivesse vindo com as suas minas em nosso auxílio. Veio o Brasil, veio o marquês de Pombal: um tesouro e um estadista. Renasceu um comércio marítimo. Aboliu-se o tratado inglês, iniciou-se uma era nova à navegação portuguesa. Já não trilhavam o Atlântico as naus da Índia: agora iam navios de comércio em comboios defendidos por navios de guerra, pois os mares andavam infestados de piratas. O tráfego marítimo português consistia, de um lado, no transporte de géneros europeus para o Brasil e no retorno do açúcar, e, do outro, no transporte de escravos de Angola e Moçambique para as minas, para as roças e para os engenhos americanos. Na Índia a pimenta era o estanco régio; no Brasil é o pau que denominou a terra, são os diamantes de Minas Gerais.

O Brasil é verdadeiramente uma *fazenda* portuguesa no Ultramar, e Portugal explora-o como o proprietário faz a uma granja sua. É proibido no Brasil o estabelecimento de estrangeiros, e toda a exportação tem de vir a Lisboa para daí se distribuir pela Europa: Lisboa é outra vez uma Liverpool peninsular.

Se o império da Índia foi, porém, efêmero, não foi mais duradouro o do Brasil. Causas complexas determinavam a dissolução da sociedade portuguesa; e a política pombalina ficou como um episódio entre o protectorado inglês de 1640 a 1703, e a sua restauração,

que se denuncia mais exigente, logo que D. João VI foi forçado a emigrar para a América. Desembarcaram aí, no mesmo dia, ele e os Ingleses. Os portos abriram-se logo às bandeiras de todas as nações — isto é, à bandeira inglesa; e dois anos depois, em 1810, assinou-se o famoso tratado que deu aos Ingleses o direito de terem estaleiros seus em território português.

Ora nós, que, durante a Guerra do Rossilhão (1793-5), tínhamos visto os Franceses apresarem-nos cerca de 200 navios, no valor de 100 000 contos, víamos na franquia dos portos brasileiros arruinado o nosso comércio marítimo. Da sorte miserável a que Portugal então chegou vieram as revoluções posteriores, a principiar pela de 1820. Nesse ano entraram no Rio 153 navios portugueses. Querem os meus ouvintes saber quantos entravam antes? Em 1805, 810; em 1806, 642; em 1807, 777; em 1808, 777; em 1810, 1215. Alguns números acerca do valor do comércio esclarecerão ainda mais este caso.

Exportação de Portugal para o Ultramar

Na década de 1796 a 1807, por ano, média	3 760 contos
Na década de 1807 a 1817, por ano, média	756 contos

Exportação do Brasil para Portugal

Na década de 1796 a 1807, por ano, média	14 120 contos
Na década de 1807 a 1817, por ano, média	756 contos

Exportação de géneros do Brasil por Lisboa

Em 1806	5 600 contos
Em 1819	1 600 contos

Se compararmos as importações e exportações somadas entre Portugal e Brasil na década de 1796-1807 e no ano recente de 1874 (ainda sem atender à diferença do valor da moeda) vemos quanto sofreu com a separação o nosso comércio marítimo. A média anual no primeiro período é de 17 880 contos; a soma de 1874 é de 7460 contos.

A história que temos vindo estudando diz-nos, pois, meus senhores, várias verdades. Diz-nos que à sombra de forças navais criámos o comércio marítimo com o Oriente. Diz-nos que, arruinado ele, achámos no *sistema mercantil* pombalino e no Brasil novas fontes de prosperidades. Diz-nos finalmente que a Índia e o Brasil nos vieram das viagens e descobertas do século xv, e que essas viagens só foram possíveis porque a primeira dinastia, e especialmente o governo de el-rei D. Fernando, tinham criado uma marinha à sombra de uma legislação sábia.

Dos frutos dessa marinha resta-nos ainda a África, e há em muitos a esperança de que ela possa por seu turno ocupar o lugar que tiveram a Índia e o Brasil. Não toquemos esse ponto, que nos levaria a divagações longas. Não podemos discuti-lo mas podemos afirmar que nos falta o primeiro elemento: os navios! Sem marinha, não há colónias. Colónias servidas por marinhas estrangeiras são quimeras, não são colónias.

Não é difícil mostrar que não temos marinha digna desse nome, quando observamos que o tráfego dos nossos portos só em um quinto é servido pela bandeira nacional. Eis os números relativos ao ano de 1874:

Importação, navios portugueses	5 251		
» » estrangeiros	21 021	Soma	
Exportação, navios portugueses	5 077	Portugueses	10 325
» » estrangeiros	16 915	Estrangeiros	37 936

É verdade que a tonelagem do movimento dos portos cresce; é verdade que em 1867 era de 1213 mil m. cúb., e que em 1874 é de 3111 — quase o triplo; mas olhe qualquer para as bandeiras nas popas dos vapores, olhe para a quarta página dos jornais, e conclua. Lisboa é uma estação de refrescos, um porto de escala. Eu pergunto se vem ao ilhéu de rocha, denominado São Vicente, em Cabo Verde, por passarem aí os milhares de toneladas cúbricas dos paquetes transatlânticos: se vem

a esse ponto a riqueza comercial correspondente? Não nos iludamos pois com o progresso dos movimentos dos portos, nem lhe exageremos o alcance, porque Lisboa é a muitos respeitos como São Vicente.

A meu ver, achamo-nos, salva a diferença dos tempos, na situação do século xiv, quando os cruzados tomavam Lisboa por porto de escala. Os cruzados de hoje são os *steamers* que conduzem os nossos géneros, os nossos emigrantes; porque nós não queremos, não sabemos, ou não podemos exercer esse trabalho. Pois não se dirá que sobra trabalho, quando a classe média apela para as secretarias por empregos, e as populações rurais apelam para a emigração. Nem se dirá que, tendo gente, portos e uma localização única na Europa, não temos aptidões naturais para marear. A legislação do século xiv fez o milagre; porque o não repetimos no século xix — tanto mais que repeti-lo é o que estão fazendo as nações que pensam nos seus interesses? Meus senhores, não há utilidade melhor do que o comércio marítimo: o navio é o explorador do mundo. Não há indústria superior à da construção naval, que alimenta todas as outras, porque o navio é uma casa, uma cidade. A nossa marinha agoniza, os nossos estaleiros acabaram.

Se a vossa paciência o permite, eu citarei alguns números:

Anos	Navios	Cap. m. c.	Cap. média
1870	24	2 813 669	134 m.c.
1871	25	3 057 247	122,5 »
1872	26	3 208 415	123 »
1873	36	3 991 412	111 »
1874	47	3 475 574	74 »
1875	50	4 503 774	90 »

Cresce o números de navios, não há dúvida; mas diminui a capacidade média. Cada vez os navios que se fazem são menores. Porquê? Porque só se constroem iates de cabotagem e barcos de descarga ou de pesca.

Franqueie-se liberalmente — por que não? — a cabotagem a todas as bandeiras, e ver-se-á como até esse fabrico desaparece!

Porque morre tudo? Porque tudo fica miseravelmente abandonado à sorte de uma concorrência com os mais fortes. Porque a marinha de vapor bate a de vela, e para criar estaleiros de navios de ferro seria necessário fazer, *mutatis mutandis*, o mesmo que fez D. Fernando para criar os de navios de madeira. Porque, em vez de se fazer o que se devia, se pratica o inverso do que é racional e justo.

Das várias tentativas para introduzir na nossa marinha navios de ferro a vapor, mencionarei um caso autêntico; é o da União Mercantil, companhia que instalou a navegação a vapor para África. O Governo subsidiava-a com 75 contos de réis ao ano; os fretes não davam bastante; o capital nacional estava mal parado. Que se fez? Obrigou-se a companhia a falir: para quê? Para dar no dia seguinte o subsídio de duzentos contos por serviço igual a uma sociedade inglesa que comprou em praça os vapores da companhia falida.

Compreendeis — não é assim? — que de tal modo as coisas têm de ir mal. Como haverá navios, se não há docas? Como haverá estaleiros, se ainda em Lisboa se visita ao domingo o famoso dique desse arsenal, que é uma secretaria encravada em secretarias?

Pensem pois bem: ou nos resignamos a ser exclusivamente lavradores, conforme quer a teoria das aptidões naturais, e conforme estabelecia o Tratado de Methwen; ou queremos ser mais alguma coisa, e em tal caso é necessário proteger a marinha — proteger tudo afinal! Quereis saber que lugar ocupamos, nós, a antiga nação da Índia, no rol das nações marítimas? Eu vo-lo digo. O penúltimo lugar. Eis aqui a lista do *Bureau Veritas* para 1877-1878:

MARINHAS	TONELAGEM		EFICÁCIA TOTAL ¹
	de vela	de vapor	
Inglesa	5 696 018	3 465 178	4 604 381
Americana do Norte	2 075 832	609 101	1 024 267
Francesa	595 933	335 219	454 405
Alemã	814 674	253 667	416 602
Sueco-Norueguesa	1 788 545	131 649	489 354
Italiana	963 625	84 421	274 146
Russa	413 932	104 702	184 980
Espanhola	329 215	152 708	218 551
Holandesa	365 367	161 149	189 229
Austriaca	246 006	83 786	132 988
Dinamarquesa	178 363	68 963	104 635
Grega	406 018	7 721	88 924
Americana do Sul	96 732	50 779	70 123
Turca	53 853	27 629	38 399
Belga	11 275	38 591	40 816
Asiática	19 381	36 270	40 946
Portuguesa	103 105	16 675	37 299
Libéria e Tunisina	642	1 067	1 195

Eis aí o miserável estado a que chegámos. E nada parece que entendamos necessário fazer! E ao mesmo tempo, nesta própria hora, os Estados Unidos, a Alemanha, a França, a Itália, apesar de ocuparem os primeiros lugares depois da Inglaterra, entendem indispensável — o quê? Precisamente o que nós fizemos no século xiv. A este fomento da marinha devemos o que somos, e — quem sabe? — talvez que, a não ter sido essa protecção, não estivéssemos hoje falando aqui em portugueses.

Meus senhores, que se pede, que se diz nos Estados Unidos? Clama-se aí contra as *navigation laws*, que sacrificaram a navegação à construção naval, proibindo o embandeiramento de navios estrangeiros. Nós lembramo-nos — não é assim? — como o nosso rei D. Fernando soube conciliar as coisas. Os clamores são gran-

¹ Calculando-se em um quinto a eficácia de transporte da capacidade dos navios de vela perante os de vapor, calculamos no total só por um quinto os números da primeira coluna para os somar com os da segunda.

des na América contra o *statu quo*. Não compreendem, nem admitem aí, que as marinhas estrangeiras possam disputar à nacional o transporte dos produtos. Em Janeiro de 1879 entraram em Nova Iorque 544 navios: desses eram 203 ingleses, de outras marinhas 190, e americanos só 151. Os Americanos acham monstruoso que lhes caiba só a quarta parte do tráfego: nós achamos natural ter apenas o quinto. Pedem-se aí providências; orça-se em cento e dez milhões de dólares o frete pago em dez anos às marinhas estrangeiras. E, no Congresso, o senador Blaine propôs o estabelecimento de prémios de navegação para os navios de vapor construídos nos estaleiros dos Estados Unidos.

Falei dos Estados Unidos; falemos agora da Itália. Em 1867 o pessoal da marinha mercante italiana era de 170 816 indivíduos; em 1876 tinha subido a 208 631, isto é, aumentara 20 por 100. O material correspondente é este:

1865 — cap. (m.3) de vela	658 102	de vapor	22 135
1876 » »	1 020 488	»	57 881

As construções navais foram:

Em 1865		58 140 m ³
1866		70 022 »
1867		96 010 »
1876		87 691 »

E apesar de todo este progresso os armadores italianos queixam-se; fazem-se inquéritos, propõem-se leis análogas àquela que a França votou recentemente.

Também a França se queixava de ver que o seu tráfego marítimo era em dois terços efectuado por estrangeiros (1875 — 29% em navios franceses; 71% em navios estrangeiros) e os clamores foram tais e tantos que se tornou lei o projecto apresentado e que estabelece:

1.º Os prémios de construção, que são de facto um *drawback* dos direitos das matérias-primas importadas.

Esses prémios são:

60 fr. por ton. de arqueação bruta para navios de ferro ou aço.

20 fr. por ton. de arqueação bruta para navios de madeira de mais de 200 ton.

10 fr. por ton. de arqueação bruta para navios de madeira de menos de 200 ton.

40 fr. por ton. de arqueação bruta para navios mistos.

12 fr. por ton. de máquinas e aparelhos.

2.º A supressão do direito de importação de navios construídos fora de França.

3.º Os prémios de armamento ou navegação à razão de 1.50 fr. por ton. e 100 milhas de percurso para os navios que saem do estaleiro, baixando o prémio, por ano, 0,075 fr. para os de madeira e mistos, e 0,05 para os de ferro.

4.º Aumento de 15% sobre os prémios quando os navios construídos forem previamente aprovados pelo Ministério da Marinha.

5.º Requisição para o serviço do Estado em caso de guerra.

6.º Abono de 2% dos prémios às tripulações.

7.º Transporte gratuito das correspondências.

Eis aí o que a França fez; eis a lei à sombra da qual singram hoje no mar novas linhas de vapores. Entre nós, nada absolutamente nada se quer fazer. E, com efeito, não há razão para nos queixarmos dos Governos. Ouve alguém os armadores queixarem-se? Ouve alguém queixarem-se os marítimos? Eu não ouço, e creio que não tenho ouvidos maus. Porque será que ninguém se queixa? A razão é simples. Os marítimos emigram, somem-se, abandonam um pátria que não sabe dar-lhes os meios de ganhar a vida. E os armadores liquidam, vendem, ou deixam de renovar o material destruído, e empregam melhor o seu dinheiro no bancos e nas inscrições.

Julgue quem quiser as inevitáveis consequências disto. Pense quem quiser nos remédios. Eu indiquei o que a história, a nossa história, patenteia; e indiquei-o na certeza de que não há-de ser seguido.

Por isso e por ser praxe, termino pois, meus senhores, agradecendo a vossa atenção e formulando as minhas conclusões:

1.^a Para a vitalidade de um povo, geograficamente localizado, como o português, a marinha mercante é um instrumento indispensável.

2.^a Dado o estado de ruína quase total a que a portuguesa chegou, só medidas enérgicas de protecção a poderão restaurar.

3.^a O tipo dessas medidas está na legislação do rei D. Fernando, acomodada às ideias e usos do século, tal como, mais ou menos, a reproduzem as disposições proteccionistas das nações marítimas.

4.^a Será economicamente perdido tudo o que se fizer em benefício de colónias rudimentares, se antes ou simultaneamente se não restaurar a marinha mercante nacional.

5.^a Até porque sem ela não haverá pessoal suficiente para a marinha de guerra, e sem forças navais não se podem manter nem defender contra os indígenas os estabelecimentos coloniais.

6.^a A emigração de proletários do Minho, e principalmente dos Açores, mostra que à Nação falta ocupação para o trabalho de muitos braços; e nenhum trabalho seria mais economicamente remunerador do que o marítimo.

7.^a Mas a taxa corrente do juro e a absorção de todos os capitais móveis pela dívida pública tornaram excessivo o prémio que seria necessário oferecer para que o capital se empregasse na construção e armação de navios.

8.^a Ao mesmo tempo que a falta de princípios fixos

governativos e a ausência de reclamações particulares que obriguem os políticos a definirem-se impede a acção decidida em qualquer sentido.

9.^a E ao mesmo tempo, finalmente, em que o Tesouro onerado com uma dívida que lhe absorve mais de metade das receitas, não pode ou não sabe como subsidiar a navegação, sem ir pedir impostos novos a um povo já sobrecarregado com tributos, além de excessivos em si, enormes quando comparados à soma de utilidades que representam.

Disse.

OS ROTEIROS DA ÍNDIA¹

ROTEIRO DE LISBOA A GOA, por D. João de Castro, edição e notas do Sr. João de Andrade Corvo. Lisboa, na Academia Real das Ciências; 1882, In-8.º de XV — 428 vários mapas, desenhos, e um apêndice do editor.

O livro que hoje temos diante de nós é porventura o documento mais importante do saber nacional nos últimos anos, e decerto a obra de mais alcance que há muito viu a luz acerca da história das nossas navegações.

Editores, comentadores de tal ordem, honram a lembrança desses grandes homens que nos honram a nós a história. Memorar-lhes os feitos, e dizendo o que souberam e fizeram, dizer o que agora sabemos — ainda mal, que não nos é lícito falar do que fazemos! — é soldar os elos dessa cadeia que liga o passado com o presente, fazendo dos actos dos nossos maiores o motivo da nossa actividade mental.

¹ Os roteiros que até hoje viram a luz em Portugal são os seguintes:

— Roteiro da viagem que em descobrimento da Índia pelo cabo da Boa Esperança fez D. Vasco da Gama em 1497 (ms. da bibl. púb. port. edit. por Diogo Kopke e António da Costa Paiva), Porto, 1838.

— Roteiro da viagem de Vasco da Gama em MCCCCXCVII (2.ª ed. por A. Herculano e o barão de Castelo de Paiva), Lisboa, 1861.

— Roteiro em que se contém a viagem que fizeram os portugueses no ano de 1541 etc. por D. João de Castro (ed. do Dr. António Nunes de Carvalho), Paris, 1833.

— Primeiro roteiro de costa da Índia desde Goa a Diu: 1538-1539, por D. João de Castro (ed. de Diogo Kopke, Porto, 1843).

A obra do Sr. Corvo necessitaria de ser apreciada, para o ser cabalmente, por uma pena autorizada como a minha o não é; por uma pena habilitada nas questões matemáticas, aí principalmente ventiladas, questões em que sou hóspede. Já que, porém, que me conste, em toda a imprensa nacional não houve ainda quem dissesse uma palavra acerca do *Roteiro*, seja-me lícito a mim fazê-lo. Eu, certo de que o autor não virá lapidar-me pelo atrevimento de anunciar ao público a sua obra, confio igualmente que a sua descrição me permitirá duas ou três notas breves.

A edição, nítida e correcta, vem acompanhada de mapas e gravuras numerosas, para algumas das quais seria desejável melhor acabamento. No anterrostro vê-se a *restauração* em desenho de uma nau da Índia, ilustração a propósito na edição de um roteiro.

Depois vem o mapa com o traçado da viagem de D. João de Castro, feito perante os dados do roteiro, depois um fac-símile de uma gravura do *Regimento de Pilotos* do Dr. Mariz, representando as bocas do Tejo e Sado e a península intermédia da Arrábida. Dez desenhos mais reproduzem os do original ms. mostrando perspectivas de terras e representações de fenómenos meteorológicos. Por fim, para ilustrar o Apêndice, em que o autor trata das variações da agulha, apresentando as tabelas de declinação extraídas dos nautas do xvi século, achamos dois mapas comparativos das linhas isogónicas, nessa época e na actual, e um terceiro mostrando graficamente a marcha da declinação em Lisboa, Paris e Londres, desde o xvi século.

Já por este enunciado o leitor pode avaliar a importância do trabalho do comentador, que vai página a página acompanhando o *Roteiro* com uma cópia de notas, abundantíssimas de informações, sobretudo graves no que diz respeito à história da arte de navegar.

Rico em si, o livro enriquece-se com a promessa de um estudo histórico sobre D. João de Castro e a sua

época, e ninguém talvez hoje esteja mais no caso de se desempenhar dessa empresa do que aquele que com tanto saber e paciência estudou e comentou o *Roteiro*. A figura eminentemente simpática, e tão portuguesa, tão nacional, de D. João de Castro, é das que estão de há muito reclamando a atenção de um biógrafo. Jacinto Freire vestiu-o à romana, deixando-nos apenas uma amplificação retórica, sem naturalidade nem vida. A fidelidade portuguesa, em que talvez haja alguma reminiscência semita, e a candidez ingénua em que parece incontestável a acção da calma céltica: eis aí, a meu ver, os dois traços fundamentais da fisionomia desse homem que, profundamente saturado de educação clássica, apresenta externamente a figura de um herói de Plutarco.

Atraído para o estudo da natureza, namorado do mar e dos céus, tem contudo presente sempre que a missão do homem é governar: a isso o rei o manda, e ele desculpa-se das suas cogitações dizendo que não gastaria com elas «o tempo deste cargo e capitania». Esse tempo não lhe pertence: dá-lo às suas inclinações mais intimas não seria distraí-lo, roubá-lo ao seu rei? Por isso diz, com uma candidez de santo, que não faltou aos seus deveres, e o tempo consagrado à sua paixão «não foi outro, salvo o furtado daquele que é o obrigatório do sono e repouso da carne».

Na carta que manda de Moçambique a D. João III, quando o melhor da viagem ia já passado, vê-se, porém, que nem nas suas cogitações náuticas o capitão se esquecia dos graves interesses da Nação. Que outra questão mais grave surgia no tempo, do que essa repartição do mundo entre as nações peninsulares pela bula papal? «Eu, senhor», diz D. João de Castro, «tenho trabalhado quanto pude por entender miudamente a variação das agulhas de que os pilotos tanto se queixam, e soube-a perfeitamente, e afirmo a V. A. que até agora não foi sabido nem imaginado algum segredo que nesta

parte alcancei, o que faz muito ao caso para as diferenças que houve entre V. A. e o imperador, e pode haver sobre a repartição do mundo.» Segue ao depois enumerando as observações que fez e os trabalhos que executou: essa carta é um programa ou um sumário do *Roteiro*. Explica-o, e por isso completa-o.

Mencionámo-la, pois, à frente dos muitos documentos e ilustrações com que o comentador enriqueceu a obra. Desta carta vê-se que as preocupações quase exclusivas do viajante não são zoológicas, nem etnográficas, nem geográficas, embora aqui ou além note alguma observação perdida; embora com maior frequência procure identificar as terras por onde passa com a toponímia ptolomaica. A sua preocupação principal é a náutica: são os instrumentos e observações de mareante.

Por isso, com todo o motivo, deu também o Sr. Corvo lugar principal nos seus comentários à espécie preferida pelo autor do texto. Se achamos, pelo menos, três notas acerca da ornitologia marinha (pp. 136, 162 e 192); se os fenómenos físicos merecem também observações como as da ardentia (p. 113), as das correntes marítimas da costa austral da África (p. 269), as das calmarias (p. 116), etc.: o pecúlio mais importante consiste nas informações e esclarecimentos sobre os instrumentos, sobre a arte de navegar, e sobre a história de ambos e das invenções correlativas. A bússola, que já o visconde de Santarém estudara desenvolvidamente¹, enche muitas notas (pp. 23, 27, 35, 168, 184, 197), contendo não só a sua história, como as observações e a teoria da sua declinação — assunto do Apêndice e dos mapas do fim do volume, e aos quais já aludimos. Da bússola e do astrolábio, o comentador coligiu nas suas notas os textos principais que se encontram nos nossos cronistas e navegadores da Renascença; embora acerca

¹ *Hist. de la Cosmogr.*, I, pp. 280-305.

do segundo, ao que está transcrito de Barros e de Pedro Nunes, conviesse porventura juntar ainda o que dizem Gaspar Correia¹ e Herédia na sua *Descrição de Malaca*, onde se encontra uma notícia acerca da agulha entre os Malaioes e Chineses.

São também copiosíssimas as dissertações geográficas e cartográficas, embora, como dissemos, a importância das notícias e a originalidade dos estudos sejam, ao que nos parece, superiores na parte que trata da cosmografia.

Na nota de p. 336, o comentador espraia-se em considerações para localizar o Ofir de Salomão, e chega à conclusão de o pôr no Transval. Parece-me que seria possível com igual verosimilhança localizá-lo em diversos outros pontos. É uma hipótese mais, nem o são critério do Sr. Corvo a tem noutra conta.

São mais positivas as considerações acerca da descoberta das Canárias (nn. de pp. 49, 52 e 54) e da sua identificação com as Afortunadas dos Antigos; todavia, parece-nos exagerado o dizer-se que elas eram para os Gregos e Latinos apenas «um país místico que entrava no seu sistema teológico, e onde ninguém tinha ainda chegado». Kiepert² diz-nos que os Fenícios atravessando o Senegal (*Cremetas* ou *Stachir*), entraram na região plana e populosa da raça negra; e que nestas viagens conheceram, prossegue, as ilhas cujos picos elevados se descobrem da costa. É mais do que provável, diz ainda, a existência de estabelecimentos fenícios nessas ilhas, embora não haja evidências do facto. Os planos de colonização formados ao depois pelos Romanos não foram a efeito; mas a existência de um comércio activo entre as Afortunadas e a Espanha romana está provada nos próprios nomes das ilhas, nomes que vieram até nós na sua forma latina, e entre os quais *Canária*, apli-

¹ *Lendas da Índia*, pp. 262-3.

² *A manual of ancient geography* (ed. ing. 1861), p. 136.

cada depois da redescoberta do xiv século, se tornou geral ao grupo.

Que as relações comerciais-marítima entre as Canárias e a Espanha se obliteraram com a queda da civilização romana, é positivo. Na cartografia da Idade Média, cuja história se deve ao visconde de Santarém, vê-se que com efeito as Afortunadas são um mito geográfico. O mapa de Sanuto (1320)¹ põe-nas a poente da Irlanda. «Ultra Gades, per regna Yspaniæ; Portugalix et Galitiæ, non inveniuntur insulæ alicujus valoris.» As Canárias, os Açores, a Madeira, eram desconhecidas. Mas, anteriormente, até os mapas do século xiii, os geógrafos relacionam sempre um arquipélago (Hespérides, Afortunadas) com a costa da Mauritània e com os Iberos.

Não parece daqui provável que a tradição dessas ilhas, com as quais os Hispano-Romanos tinham comércio, se fosse gradualmente obliterando até se perder de todo, como se vê no mapa de Canuto — e que portanto a descoberta do século xiv restaure um facto anterior positivo, em vez de consagrar apenas uma visão mística.

Na nota de p. 80, o comentador, desmanchando a identificação feita por D. João de Castro entre as Górgonas e Cabo Verde, investiga qual seria precisamente a ilha de Cerne; e entre as várias opiniões aventadas prefere aquela que escolhe a moderna Herne (23 1/2°) do rio do Ouro. Partindo de Cerne para o Sul, Hannon chegou com 12 dias a um monte «que não podia ser senão Cabo Verde» (p. 83). O intervalo do Cerne a Cabo Verde é assim de 9°. Kiepert não hesita em identificar Cerne ou Kerne (do fenício *Kerem*, corno) com o ilhéu de Agadir, na costa do Grande Atlas, elevando-se de tal modo o intervalo a 16°. É excessiva a distância para uma viagem de 12 dias? Mas os navios cartagine-

¹ Em Santarém, *Hist. Cosmog.*, I, 135.

ses nesse trajecto desceriam, levados pela corrente norte-africana.

A nota de p. 86 a 106 é das mais interessantes. Contém a história da famosa repartição do mundo entre Portugal e Castela por um meridiano traçado 370 léguas a O. de Cabo Verde — assunto que tanto preocupa D. João de Castro, questão sobre o qual o Sr. Corvo escrevera já a *Memória* interessantíssima impresa no jornal da 1.^a classe da Academia (n. xxiii). Denuncia o autor dessa nota a opinião de que Magalhães partira para a sua viagem sabendo já da existência do istmo a que deu o nome. Fala do mapa de Behaim e do globo de Schoener de Nuremberga (1520). Não esconde as impugnações que a existência do primeiro tem sofrido, mas defende-se com o testemunho de Pigafetta. O companheiro de Magalhães refere apenas o que ouviu ao próprio navegador; e a versão aduzida pelo biógrafo Aranda parece verosímil. Esse mapa de Behaim, visto por Magalhães no cartório de D. Manuel (e do qual nem Barros, nem ninguém mais dá notícia), seria uma pura invenção do navegador, destinada a infundir confiança no espírito hesitante da corte de Carlos V.

Quanto ao globo de Nuremberga, o caso parece mais árduo. Só em 1522 se soube na Europa a passagem do estreito: como pode este achar-se desenhado em 1520? Mas também como surgiu assim, de repente, esse conhecimento de uma região onde ninguém fora ainda? Desde que Magalhães, em 1518, partiu para a sua façanha, decerto havia quem partilhasse a certeza de que ele ia possuído. Por outro lado, a ideia da passagem do Atlântico para o Pacífico era antiga, e provocara já expedições que tinham reconhecido a costa e os seus rios e baías até o estuário do Prata. É muito inverosímil que um cartógrafo desse por já feito o que estava sendo executado? Onde iria pôr o estreito, senão ao sul do Prata, quando até lá estava sabido não haver passagem? Havia porventura muito escrúpulo, quando vemos os ma-

pas desenharem, como reais, tantos Ofires, tantas Índias, tantas Etiópias fantásticas?

Parece-me, pois, que a honra e a façanha do infeliz navegador português não devem ficar diminuídas, nem com o suposto mapa de Behaim, nem com o globo de Schoener.

Levar-me-á a mal o sábio comentador estas observações? Conto que não, ainda que já agora nenhuma prudência me parece excessiva. Eu pensei, e pensarei sempre, que a sinceridade, sem prejudicar o respeito nem a cortesia, é a maior prova de consideração. Não se discute senão aquilo que se aprecia. Tão censurado por menoscar as glórias pátrias, eu prezo-me de lhes render maior e melhor culto, estudando-as e discutindo-as, do que todos os que indolentemente preferem limitar-se à preguiça de as aclamar.

Referindo-se aos nossos navegadores, diz Pedro Nunes num trecho do seu *Tratado*, transcrito pelo Sr. Corvo:

«Tiraram-nos muitas ignorâncias e mostraram-nos ser a terra mor do que o mar, e haver aí antípodas que até os santos duvidaram, e que não há região que, nem por quente, nem por fria, se deixe habitar. E que em um mesmo clima e igual distância do equinócio, há homens brancos e pretos, e de mui diferentes qualidades. E fizeram o mar tão chão, que não há hoje quem ouse dizer que achasse novamente alguma pequena ilha, alguns baixos, ou sequer algum penedo que por nossas navegações não seja descoberto.»

Ora os navegadores nossos, tão católicos, até provavam a existência dos antípodas, e nem por isso ficaram hereges. E o próprio sábio Pedro Nunes, nestas breves palavras, se enganava duas vezes, porque o mar é muito maior do que a terra e ainda faltava descobrir a Austrália. Nem há ciência que não peque, nem advertência

que não colha: sempre o juízo humano o disse, sempre o dirá; sempre a modéstia e a paciência aconselharam a seguir um preceito de tanta sabedoria.

Concluamos. *O Roteiro* publicado e comentado pelo Sr. Corvo é o terceiro dos que D. João de Castro deixou. O primeiro do mar Roxo, saíra a lume em 1833 por trabalho do Dr. Nunes de Carvalho; o segundo, de Goa a Diu, publicou-o Diogo Kopke.

«Faltava um», diz o Sr. Corvo, «talvez o mais interessante sob o ponto de vista da arte de navegar, da cosmografia e da história do século xvi, e que melhor serve para se poder avaliar o saber e espírito de observação do ilustre navegador.»

Essa última das três obras de D. João de Castro é o roteiro de Lisboa a Goa, viagem tantas vezes feita, com tão vária sorte, por milhares de portugueses.

Foi no ano de 1538, a 6 de Abril, que D. João de Castro largou de Lisboa. A 10 passava à vista de Porto Santo, a 13 em frente de Palma, nas Canárias. Nove dias depois achava-se entre o Cabo Verde e as ilhas do mesmo nome, seguindo a navegação no largo Atlântico, entre a África e o Brasil, até que a 27 de Junho dobrava o cabo das Agulhas. Um mês depois estava em Anagoche, e a 28 de Julho refrescava em Moçambique. A 11 de Agosto partia, a 17 dobrava o cabo Delgado, para chegar em 11 de Setembro a Goa. A viagem durara cinco meses e dias: uma viagem extremamente feliz. As voltas, com os navios rançosos, e por sobre isso abarrotados, eram mais perigosas sempre.

Eis aí, numa notícia, o que é o *Roteiro* publicado pelo Sr. Corvo. A terceira das obras de D. João de Castro não perdeu com a espera, pois teve um editor incomparavelmente mais digno do que os das precedentes. Os créditos do Sr. Corvo, como professor e académico, adquiriram também com esta obra uma consagração superior àquela a que os seus trabalhos anteriores já lhe davam um direito indiscutido.

A SEGUNDA VIAGEM DE VASCO DA GAMA A CALICUT

NARRATIVA FLAMENGA, PUBLICADA EM 1504, E REPRODUZIDA COM A TRADUÇÃO POR J. PH. BERJEAU (Paris. Charavay Frères, editeurs, 1881).

Este opúsculo não deixa de ter interesse para a história das nossas navegações, embora não acrescente muito ao que sabemos pelas crônicas nacionais coevas. O autor da narrativa, algum dos muitos marinheiros flamengos que entravam na composição das tripulações dos navios portugueses, fez essa viagem, infelizmente célebre pelas suas atrocidades .

Foi publicado pela primeira vez este roteiro em Antuérpia, *circa* 1504, e dessa edição se conserva no British Museum talvez o único exemplar conhecido hoje. São seis folhas impressas em caracteres góticos, sem ano, lugar, nem declaração de imprensa; mas pelas indicações tipográficas é fácil estabelecer-lhe a data, o que fez o Sr. Berjeau.

O mesmo senhor publicou em 1874 uma primeira tradução inglesa da viagem a Calcoen¹.

¹ *Calcoen, a dutch narrative of the second voyage of Vasco da Gama to Calicut, printed at Antwerp circa 1504, et. London 1874, in-4.º* Como indicação bibliográfica de fontes próximas acerca desta expedição, cita o Sr. Berjeau as seguintes: — *Den rechten Weg aus zu fahren von Lisbonagen Callachut. S. N.*; o *Itenerarium Portugalensium in Indiam*, etc. de Arch. Marignano, Milão, 1508, fol.; o *Gesta proxime per Portugallenses in India,, et aliis orient, terris*, Colónia, 1505, in-4.º; Almada, *Gesta*, etc. Nuremberga, 1507, 4.º.

Pareceu-nos que publicar um texto ainda inédito entre nós seria prestar um serviço à história das navegações portuguesas.

Eis aqui, pois, a narrativa do flamengo, e a sua versão em português, oportunamente comentada.

CALCOEN

Djt is die reyse die en man self bescreuen heuer die seylde mit LXX scepen wt die riuier van Lisboen in Poertegael na Calcoen in Indien en geschiede int iaer xv. C. ende een. Ende seylden langes die kust van barbarien ende quamen voer een stat ghenoeht Meskebijl en worden daer of gheslaghen mit grot-scade ende scande ende wi verloren dair veel kersten daer god die

CALICUT

Esta é a viagem escrita por um homem que se fez de vela com setenta navios, do rio de Lisboa, em Portugal para Calicut, nas Índias, no corrente do ano de 1501¹.

Navegaram torneando a costa da Berberia e chegaram perante uma cidade chamada Meskebijl² onde foram batidos vergonhosamente, sofrendo grandes perdas. Foram-se-nos aí muitos cristãos, cujas almas fi-

¹ Há aqui uma confusão: a armada que saiu em 1501 (15 de Junho) não ia para a Índia, mas sim em ajuda dos Venezianos contra os Turcos. O nosso flamengo, segundo se vê, esteve nesta expedição, antes de partir no ano seguinte com Vasco da Gama para a Índia.

² Mazalquibir, nos nossos cronistas.

siel of moet hebben. Dese slach geschiede op sint Jacobs dach anno predictto.

Dat slot leyt een mijl van die stad genhoemt Oeraen ende dair comen veel quade kersten coepluden van Veneetgen ende Geneuen ende vercopen den turcken harnas bossen ende ander tuych om teghen die kersten te vechten ende si hebben daer haer stapel.

caram com Deus. Esta batalha deu-se no dia de S. Tiago do ano precitado¹.

O castelo está a uma milha da cidade chamada Oeraen² e há muitos mercadores, cristãos perversos de Veneza e de Génova, que aí vão vender aos turcos armaduras completas, arcabuzes e munições para combaterem os cristãos. Aí têm os seus armazéns.

¹ A armada que em 1501 foi contra os Turcos, em auxílio dos Venezianos, compunha-se de 30 naus e outros navios, podendo assim muito bem chegar ao número de 70 de que fala o texto. Era seu capitão D. João de Meneses (e não Vasco da Gama), filho do conde de Viana e que el-rei D. Manuel premiou com o título de conde de Tarouca. Levava a armada 3500 homens de guerra, sendo o primeiro objectivo da expedição a tomada do castelo de Mazalquibir (Mers-el-Quibir), que sobre o mar defendia Orão.

Saiu a armada de Lisboa a 15 de Junho de 1501, e, chegando em frente de Mazalquibir, andaram três dias no mar esperando que o tempo permitisse o desembarque.

A 23 de Julho (o texto diz 25, que é o dia de S. Tiago) efectuaram-no e deram o assalto sem encontrarem resistência: «mas depois (conta Góis) que os tiveram encravados, e cegos no que cuidavam fazer, e os verem andar já como vencedores, espalhados ao redor dos muros, caíram de dentro quatrocentos (mouros) de cavalo, homens que em seu trajo pareciam nobres e acompanhados de peonagem, os quais deram com tanto esforço nos nossos, que sem nenhuma resistência, e com muita desordem, os fizeram todos recolher para os batéis, etc.»

Malgrado o assalto, retirou a armada para Alicante, indo depois aportar a Cagliari, na Sardenha, e, cruzando no Mediterrâneo em frente de Tunes, apresou dois galeões de Génova que iam para Orão. Da Sardenha foi a armada à Sicília, daí a Corfu, reunindo-se às frotas venezianas, para a defesa de Negroponto, que o Turco ameaçava. Desistindo o sultão do seu ataque, o conde de Tarouca deixou Corfu e fez-se de volta ao Reino, chegando a Sagres no dia de Natal, e entrando logo em Lisboa. V. Góis, *Cron. del Rey dom Emm.* p. I, cap. LI e LII; pp. 62-5 da ed. de 1749.

² Orão, na costa de Argel.

Jc was ses maenden aen die kust van barbarien, ende leet veel armoede in die strade.

Jnt iaer xv. C. en twee den. x. dach in Februario so voeren wi wt die riuier van Lisboen ende setten ons koers na Indien.

Dat eerst lant dat wij vonden was genhoemt Kenan ende sijn veel eylanden ende behoren meest de coninck van spaengen ende sijn wel. ij. C. miled vad poertegal.

Wi sijn van dan gheuaren ende hebben ons koers

Demorei-me seis meses na costa da Berberia e sofri grandes misérias no Estreito ¹.

No ano de 1502, dia 10 de Fevereiro, largámos do rio de Lisboa, tomando o caminho das Índias ².

A primeira terra que encontrámos chama-se Kenan³ e há aí muitas ilhas, na maior parte pertencentes ao rei de Espanha⁴ e que demoram cerca de 200 milhas de Portugal.

Largámos, dirigindo o nosso rumo para sudoeste, e

¹ De Gibraltar. Infere-se daqui que o marinheiro flamengo não acompanhou a frota na sua viagem a Corfu: de outro modo tê-lo-ia dito. Provavelmente ficou pela costa depois do assalto malogrado ao castelo de Mers-el-Quibir.

² A expedição de 1502 teve por fim imediato vingar as afrontas sofridas por Pedro Álvares Cabral em Calicut. El-rei decidira tornar a enviá-lo à Índia; mas resolvendo destacar da armada 5 navios para ficarem no Oriente sob o comando de Vicente Sodré, às *presas*, Cabral recusou ir; e foi em seu lugar Vasco da Gama, sobrinho de Sodré, com 10 navios. Partiram as duas armadas a 10 de Fevereiro de 1502, como se diz no texto: Vasco da Gama levava já o título de almirante do mar da Índia; e a 1 de Abril partiam mais 5 naus, sob o comando de Estêvão da Gama, primo-irmão do almirante.

V. Góis, *Crón.*, p. 1; c. 48; pp. 38-9.

³ Kenan quer dizer cabo Não, ou Bojador, transposto em 1429-30 por Gil Eanes.

⁴ As Canárias, que todas vieram a pertencer à Espanha depois da malograda expedição normanda de Bethencourt. V. *Hist. de la prém. découverte et conquête des Canaries, faite dès l'an 1402 por Messire Jean de Bethencourt chamb. du roy Charles VI* etc. Paris, 1630. O infante D. Henrique, cujos mareantes aportaram às Canárias, requereu a el-rei de Portugal o senhorio dessas ilhas, mas nunca houve nelas domínio português. V. Azurara, *Crón. da Conquista da Guiné*, cap. 79 a 82, e 84.

gheset suyden ten oesten. Ende sijn ghecomend tot die cape daer wi bi nae ghebleuven waren ende is van Poertegael wel v. C. milen. Daer loept dat volc al naect mannen ende vrouwen ende sijn swart. Ende en hebben gheenscaemte want si endragen geen cleder ende die vrouwen houden haren mannen ghelijck sceminkelen. Si en weten goet noch quaet.

Den. v. dach in Maerte hebben wij ons koerts gheset suytwest hondert milen in die zee.

Den xxix, dach in Maerte so voeren wi indie zee wel xij. C. milen dan Poertegael ende dair verloren wi die wvagen ende die sonne was bouen onse hofst so dat wi gheen scim of scae van ghenen dingen mochten sien noch gheen hemel teiken der ij. dach in April.

In dese zee sagen wi visschen vliegen met volghelen also verre als men met een armborst mach schieten ende

chegámos ao Cabo¹, junto do qual nos demorámos: está a cerca de 500 milhas de Portugal. Os indígenas da terra andam completamente nus, homens e mulheres, e são negros. Desconhecem o pudor, pois não usam vestuário; e as mulheres e os homens têm coito como macacos e não têm noção do bem, nem do mal².

No dia 5 de Março dirigimos a nossa rota para sueste até cerca de 100 milhas no alto mar.

A 29 de Março a navegação levará-nos a mais de 1200 milhas de Portugal, e já perdêramos de vista a Ursa Maior. O Sol estava a prumo, de sorte que coisa alguma tinha sombra, e no dia 2 de Abril já não tínhamos no céu ponto algum de referência.

Nesse mar vi peixes que voavam como pássaros, à distância de um tiro de besta: são grandes como aren-

¹ Cabo Verde, descoberto em 1444.

² Sobre os costumes indígenas, v. as *Navegações* de Luís de Cadamosto, na *Col. de Not. para a Hist. e Geogr. das Naç. Ultram.* publ. pela Academia Real das Ciências de Lisboa, tomo II, I.

sijn groot ghelijc een makereel of een harinc of een sardijn. Endewel drie hondert milen durende saghen wi swart meeuwen mit witte borsten ende hadden staerten ghelijc cwanen ende zijn groter dan wooduuen: dese vangen dese vlieghende visschen al vlieghende.

Den xi. dach in April waren wi soe verre dat wi sagen opten rechten middach die sonne int noorden.

Op die seleu tijt en hadden wi geen hemel teiken daer wi ons mede behelpen mochten noch sonne noch mane dan ons compasse ende ons kaerten.

Daer nae quamen wi in een ander meer daer en was niet leuens in noch visch nod vleysche yet anders.

Den xx. dach in April quam ons die wint contrari vijf weken lanc ende brochte ons wten rechten wech dusent milen ende daer waren wij wel xij. daghen dat wi lant noch sant ensagen.

Den. xxij. dach in Meye wast daer winter ende die dagen en waren daer mer achtvren lanc ende twas ser grote

ques ou sardinhas. E durante uma navegação de mais de 300 milhas, vimos gaivotas pretas com pescoço branco. Têm a cauda como a do cisne, e são maiores que pombos: caçavam os peixes-voadores à medida que estes se levantavam.

A 11 de Abril estávamos tão longe, que ao meio-dia exacto víamos o Sol pelo norte.

Já então não tínhamos no céu ponto algum por onde nos guiássemos: nem Sol, nem Lua, apenas a nossa bússola e as nossas cartas de marear.

Depois chegávamos a outro mar, onde não havia coisa viva: nem carne, nem peixe, nem fosse o que fosse.

A 20 de Abril o vento fez-se contrário e durou assim por cinco semanas, lançando-nos 1000 milhas para fora do nosso rumo, e estivemos bons doze dias sem ver terra alguma.

A 22 de Maio era Inverno nestas paragens e o dia somente durava oito horas; e houve um grande tem-

tempeest van reghen van hagel van snee van donre van blixem. Den hemel stont open teghen die cape de Boen-Speranci ende was onweeder. Als wi ghecomen waren om die cape hebben wij ons koers gheset noertoest.

Den x. dach in Junio saghen wi wederom die waghen ende die noortsterre ende hadden weder kenniss van den hemel waer om dat wi seer verblijt waren.

Den xiiij. dach in Junio quamen wi aen een stat genhoemt Scafal ende daer daer begheerden wij te copen ende vercopen mer si en wildent ons niet ghedoghen wont si grote sorghe hebben voer Paepians water daer comt een riuir wt Paepians lant want Paepians lant leit binnen dat lant besloten van die mueren ende en heeft geen wtganc van die zee dan dye riuiet van Scafal daerom warem si veruaert anxt hebbende dat wi dien wech

poral com chuva, saraiva, neve, relâmpagos e trovões. O céu clareava para o lado do cabo da Boa Esperança, e o temporal continuava. Aproximando-nos do cabo, dirigimos o rumo ao nordeste¹.

A 10 de Junho nem víamos a Ursa Maior, nem a Estrela Polar, e desconhecíamos o céu, o que nos punha em grave embaraço.

A 14 de Junho achámo-nos diante de uma cidade chamada Scafal² e tratámos de negociar, o que nos não foi permitido, porque os naturais tinha grandes receios do lado dos rios dos paepianos³. Há aí um rio⁴ vem da terra dos paepianos situada para o interior cercada de muralhas, e que não tem outra saída para o mar do que o rio de Scafal. E os naturais temem que os paepianos

¹ No cabo das Correntes, Vasco da Gama mandou Vicente Sodré, seu tio, com onze velas das da companhia que o fossem esperar a Moçambique, porque com as quatro queria ir a Sofala ver o sítio e o porto, e modo da gente da terra. — Góis, *Crón.*, p. 889.

² Sofala.

³ Nos sertões de Sofala ficam os antigos reinos de Manica e Quiteve.

⁴ Os rios da costa de Sofala são ao sul o Sabi, cuja foz está em 23°, e ao norte o Pungue e o Busi, que desembocam em 19°, 30'.

vinden mochten want die coninc van Scafal heft altijt oerloghe teghen Paepian.

Want wi spraken mit volck wt Paepians lant di daer gheuanghen waren ende waren haer luyden saluoenen want Paepians lant oueruloeyt insiluer gout ende ghes-tenten ende rijcdomme ende dese stat leyt. cccc. milen van die caep de boen speranci.

Van daen sijn wi gkeuaren (*sic*) aen een eylant ghe-noemt Miskebijn ende leit. cc. milen van Scafal ende tlant is genoemt Maerabite ende daer en kentmen geen gelt mer si mangelen gout siluer om ander goet.

Den xvij. dach in Julio sijn wi van daer gheuaren ende sijn ghecomen aen een conincrijc gheenoemt Hylo ende daer is een rijc coninc. ende dien hebben wi bed-

venham a descobrir essa estrada; porque o rei de Scafal andava então em guerra com os paepianos¹.

Tratámos com os naturais da terra dos paepianos que aí estavam cativos, e eram tratados como escravos. Esta terra dos paepianos é abundante de prata, ouro, pedras preciosas e outras riquezas, e este reino está a 400 milhas do cabo da Boa Esperança.

Daí velejámos para uma ilha chamada Miskebyc²; está a 200 milhas de Scafal, e a terra chama-se Maerabita; não se usa aí moeda, troca-se o ouro e a prata como as outras mercancias.

Largámos da ilha a 18 de Julho, chegando a um reino chamado Kilo³. O rei desta terra é riquíssimo e obri-gámo-lo a pagar ao rei de Portugal um tributo anual de 1500 meticais⁴. Cada metical vale 9 xelins e 4 dinheiros

¹ Ao tempo desta viagem, isto é, antes das conquistas na costa, o litoral e seus portos eram domínios dos árabes da Índia que tinham repellido os naturais para o sertão. Desses antigos sultões, ou xeques do Oriente africano, o de Zanzibar é o único ainda restante.

² Moçambique, onde se reuniu outra vez toda a frota para a Quíloa.

³ Quíloa.

⁴ Chegando a Quíloa, onde Vasco da Gama ia em som de guerra, pouco depois aportou aí também Estêvão da Gama, que de Lisboa partira em

wongen dat hi den coninc van Poertegael moet geuen iaerlicx xv. c. matcallen. elc matcal vlaems ghelt, ix. S iiij. d. noch heeft hi van den seluen coninc een bannier in een teyken dat hi hem kent voer sijn heer. Mer doe die coninc wt sijn hof quam so worpen si hem mit water

de moeda flamenga. Além do tributo entregou mais uma bandeira como prova de vassalagem do seu reino.

E quando o rei sai com a sua corte, deitam-lhe água e ramos sobre a cabeça, muito alegres, batendo com as mãos, cantando e dançando. O rei e todo o povo, ho-

Abril. As forças navais de Vicente Sodré, de Vasco e Estêvão da Gama compunham-se de dezanove navios, faltando um que se tresmalhara na viagem. O xeque de terra, assustado, veio a bordo, onde Vasco da Gama o prendeu, impondo-lhe vassalagem ao rei de Portugal, e o pagamento de um tributo, ou páreas, de 2000 meticais de ouro — diz Góis, *Crón.* (p. 89).

O texto diz 1500, e é o texto que está exacto. No padrão de juro lavrado a favor de Vasco da Gama, depois desta segunda viagem, e em remuneração dos serviços feitos, lê-se:

«El-rei de Quíloa rei mouro o primeiro da entrada da Índia por o não achar tão inteiro nas coisas de nosso serviço como por suas cartas e mensagens nos tinha enviado dizer, submeteu (Vasco da Gama) a nosso serviço e obediência e o fez por força nosso tributário com mil e quinhentos meticais de ouro em cada um ano de que logo a paga daquele primeiro ano lhe fez». *Padrão de 20 de Fevereiro de 1504, na Col. de leis da Div. Pub. Port.* l. p. 131.

Quanto valem as páreas de Quíloa?

O metical, diz o texto, vale 112 dinheiros; e cada marco de prata amoeado valia no princípio do xvi século (Leber, *Essai*, etc., p. 104) 2934 dinheiros. Havia pois 26 ou 27 meticais por marco. O valor do marco ao tempo de el-rei D. Manuel era de 2310 reais brancos ou (x5,4) rs. 12 474 (Aragão, *Descr. Geral* etc., II p. 241). O tributo valeria pois $1500/26 \times 12\,474$ rs. = 18 711\$000. E como a eficácia equivalente do dinheiro, do princípio do século xvi para a actualidade, quintuplica pelo menos (Leber, *ut supra*), segue-se que representaria hoje cerca de 95 contos de réis.

Com o ouro de Quíloa mandou el-rei D. Manuel fazer a custódia de Belém, primor de ourivesaria nacional.

O padrão de juro doado a Vasco da Gama em 1504 era o segundo; pela primeira viagem tivera o padrão lavrado em 10 de Janeiro de 1502 (*Col.*, etc. p. 129). O da primeira viagem era de 300 000 reais, o da segunda de 400 000 reais. Ao todo 700 000 reais, que à razão de 54 rs. cada real (Aragão, *ut supra*)) fazem 3780\$000 rs., os quais também multiplicados por cinco dão a equivalência de quase 19 contos de réis actuais.

Esta renda não é de mais para o descobridor da Índia; mas não se pode tachar de mesquinho o soberano que a doou.

ende rijs ouer sijn hoeft ende waren seer blide ende sloeghen haer hande ende songen ende sprongen recht op. Die coninc ende al tvolc loept naect mannen ende vrouwen mer hebben een cleet voer haer scamelheyt ende gaen hem alle daghe wasschen in die zee. Daer sijn ossen sonder hoernen mer hebben op haer ruggheghelijc een sale. Daer sign oec scapen met grote staerten dair gheen been in en is ende die start is beter dan half tscaep. Daer sijn oec bontecrayen ende sijn swart ende wit. Daer wassen oec vighen ende sijn wel van twee hant breed.

Den. xx dach in Julio voeren wij van daen ende quamen aen een eylant ghenoeemt Melijnde ende is hondert milen van kilo (*sic*). Mer wi hebben ghemist ende sijn ghecomen tot die cape sint-maria, ende hebben onse

mens e mulheres, andam nus, embora tragam à cinta uma faixa, e vão todos os dias banhar-se ao mar. Há bois sem paus, e com uma espécie de corcova no lombo. Também há carneiros com o rabo tão grosso como nunca se viu, e cujo rabo vale mais do que metade do carneiro. Também há corvos que são brancos e pretos. Também se cultivam cebolas que têm quase dois palmos de diâmetro¹.

Partimos daí a 20 de Julho e chegámos a uma ilha chamada Melinde², que está a 100 milhas de Kilo. Mas não a vimos e seguimos para o cabo Santa Maria³. Aí refrescámos e renovámos o aparelho, e tínhamos ainda que atravessar um golfo de quase 700 milhas de largo. Deixámos então a terra dos Paepianos e chegámos em

¹ Provavelmente os bulbos da *Scilla maritima*; n. de Berjeau.

² «De Quíloa foi dom Vasco por acaso das correntes ter a uma enseada, oito léguas abaixo de Melinde, e posto que desejasse de ver a el-rei, para lhe gratificar a boa companhia que lhe fizera da outra vez, o não pôde fazer, contudo el-rei o mandou visitar por um degredado por nome Cuiz de Moura, que ali deixara Pedro Álvares Cabral. Feita aguada e carnagem se partiu pela a Índia» — Góis, *Crón.* p. 89.

³ Na ponta oriental de Socotorá: o Ras-Mory.

dingen dair gestelt ende wi moesten dair ouer een golue wel. vij. c. milen vijt. Daer lieten wi Paepians lant leggen end tlant van Marabia en was den xxx. dach in iulio. Ende wi waren van daer gheuaren c. milen doe setten wi ons koers noertoest.

Men sal weten dat vanden april tot september altijt daer winter is ende die wint wayt dan suytoest altijt. En van september totten april ist somer ende dan waeyt die wint altijt noertoest val elc een half iaer. Ende hoe die wint is soe is die stroom ende inden-somer ist seer quaetwesen want is hebt besocht een iaer lanc.

Opten vijften dach is Augusto sagen wy die noorts-terre daer wij blyde om waren want wi en waren doemer vijf hondert milen van Indien.

Wij seylden in. xv. daghen ouer dat grote golf van. vij c. ende Ixx. milen opten, xxi, dach is (*sic*) Augusto dat

frente da terra de Marábia¹ a 30 de Julho. E depois de termos navegado 100 milhas dirigimos o rumo para Nordeste.

Convém saber que nestas paragens o Inverno dura desde Abril até Setembro, e durante esse tempo todo o vento sopra de sueste. De Setembro a Abril é o Verão, durante o qual o vento sopra de nordeste, quer dizer, seis meses de cada lado. E as correntes acompanham o vento, de modo que o Estio é uma estação péssima, porque eu sofri-lhe as consequências um ano inteiro.

A 5 de Agosto vimos a Estrela Polar, o que nos deu grande contentamento, porque ainda estávamos a mais de 500 milhas da Índia.

Em quinze dias atravessámos o grande golfo de 770 milhas, e foi a 21 de Agosto que vimos terra da Índia e a grande cidade de Combaen². É uma cidade de grande

¹ A costa de Mahra Ghara, da península da Arábia.

² Cambala, a *Cambaeth* de Marco Polo, sobre o Cobar que é o Saubermati. A proximidade da Caldeia, em Babilónia, é uma fantasia comum em navegadores pouco instruídos.

wi sagen tlant van Indien ende sagen een grote stadt ghenoeemt Combaen ende is een grote coopstat ende leita em tlant van Caldeen daer babilonien in leyt op die riuier van Cobar.

Aen dit lant verbi hoech Arabien leit die stadt Mecha daer Machomet leit die heydens duuel ende die stady leyt. vi. c. milen van orienten daer die specerien paerlen ghesteenten in onsem landen comen ouer een golf.

Wi voeren verbi een stat ghenoeemt Oan ende daer is een coninc. Dese coning had wel viij. dusent paerden ende vij. c. olifanten van wapen alleen in lant. Ende elcke stadt heelt sijn coninc ende wij namen daer, iij c. scepen van die stat Oan ende sloegen dat volc doot ende braden die scepen.

Van daen sijn wi gheuaren ende sijn gecomen in een eylant ghenoeemt Auidibe daer namen wij water ende

comércio, e está situada junto da terra de Caldeia, em Babilónia, sobre o rio Cobar.

Nas terras da Alta Arábia e da cidade de Meca, onde Maomé está enterrado, o diabo dos pagãos¹. E a cidade está a 600 milhas das terras do Oriente, de onde vêm para a Europa, depois de atravessarem um golfo, as especiarias, as pérolas e as pedras preciosas.

Passámos para além de uma cidade chamada Oan², onde há um rei. Este rei tem pelo menos 8000 cavalos e 700 elefantes de guerra, isto só no seu reino. E cada cidade tem o seu rei, e tomámos 400 navios em Oan, depois de termos matado as guarnições que os equipavam e depois queimámos os navios³.

Partimos daí, e chegámos a uma ilha chamada

¹ Os restos de Maomé estão em Medina; em Meca está a Santa Caaba.

² Goa. A esquadra, em vez de cortar de Melinde a Calicut, como na primeira viagem de Vasco da Gama, subiu até a costa da Arábia, para depois vir descendo a do Indostão.

³ Dos 400 *navios* não fala Góis: provavelmente eram paraus, ou lanchas de pesca.

hout ende wi brochteu onse siecken aent lant wel. iij. C. ende wi doden dair een haechdisse wel van v. voete lanc.

Den xi, dach in September sijn wi van daen ghecomen in een conincrijc ghenoeemt Cannaer ende leyt aen enn ghebercht gheboemt Monte ly ende daer wachten wi die scepen van Mecha en dat sijn dye scepen die die specerien ouer brengen in onsen landen ende die wouden wi verderuen ende soe soude die coninc van Poertegael alleen die specerie daer gehaelt hebben. Mer wi en coudent niet volbrenger. Mer die selue tijt namen wi een scip van Mecha daer waren in drie hondert mannen ende tachtich ende veel vrouwen ende kinderen ende wi namen daer wt wel. xij. dusent ducaten ende

Avidiba¹, onde tomámos água e lenha, e desembarcámos pelo menos 300 dos nossos enfermos, e matámos um lagarto que não media menos de cinco pés de comprimento².

A 11 de Setembro chegámos a um reino chamado Cannaer³, e que está situado junto de uma corda de montanhas cujo nome é Montebil⁴, e aí esperámos as naus de Meca, e são estas naus que trazem as especiarias que vêm às nossas nações, e queríamos destruí-las a fim de que o rei de Portugal fosse o único senhor das especiarias do Oriente⁵.

Mas não pudemos cumprir o que desejávamos. Contudo, tomámos uma nau de Meca que tinha a bordo 300 passageiros, entre os quais muitas mulheres e crian-

¹ Angediva, estação ordinária dos Portugueses nas viagens do Indostão Ocidental, junto a Kadawar (Karwar).

² Um crocodilo.

³ Cananor.

⁴ É o Mont Ely de Marco Polo, Monte Deli das nossas crónicas.

⁵ Fundar o monopólio do comércio do Oriente expulsando o Turco, e des-tronando Veneza desse empório, era sabidamente o pensamento político, definido na célebre carta de D. Francisco de Almeida a el-rei D. Manuel; publ. nos *Anais das Ciên. e Let.* da Academia de Lisboa, 1857-58.

noch wel. x. dusent an comans cap en wi verbranden dat scip ende aldt volc te puluer den eersten dach in october.

Daer sijn oec harten die hebben oec grote hoornen ende gaen rech op van haer hoofd enden sijn ghedrayeit ghelijc een visel.

Den. xx. dach in October ghingen wi opt lant van Cannaer ende maecten daer coep van alle specerien ende die coninc outfinc ons mit groter staet ende brocht voer hem twee olifanten ende meer ander vreemde beesten die ic niet nomenen can.

Den. xxvij. dach in October voeren wi van daen ende sijn gecomen aen een conincrijc genoemt Caloen ende

ças, e depois de termos sacado mais de 12 000 ducados e não menos de 10 000 ducados de mercadorias, fizemos ir a nau pelo ar, com os passageiros que levava, com pólvora, no primeiro de Outubro¹.

Também há nestes reinos veados que têm grandes armas erguidas, direitas sobre as cabeças e enroscadas como saca-rolhas².

A 20 de Outubro fomos às partes de Cannaer para comprar toda a sorte de especiarias; e o rei veio com grande cerimonia, trazendo consigo dois elefantes e muitos outros animais singulares de que não sei os nomes.

¹ «Topou uma nau do soldão de Babilónia chamada *Merij*, de que era capitão Joarfaquim, nau grande bem armada, que partira de Calicut carregada de especiarias e outras mercadorias para Meca em que havia muitos romeiros, que por sua devoção iam visitar o sepulcro do seu profeta Mafamede, a qual tomou com muito trabalho, por se os mouros defenderem mui bem todo aquele dia, e a noite seguinte, mas ao outro dia foram entrados, e mortos mais de trezentos, e alguns mininos que nela havia mandou dom Vasco da Gama levar à sua nau com tenção de os fazer frades no Mosteiro de Nossa Senhora de Belém.» Góis, *ut supra* pp. 89-90. Todos os cronistas relatam esta história da nau *Meri*. V. Castanheda, *História do Descobrimento da Índia*, I c. 44.

² Não é já comum esta espécie de veados, a que os naturais chamam *merum*.

leit xl. milen can Cannaer daer sijn wi voer die stat gaen leggen met onser macht ende sloegen met hem. iij dagen ende vingen veel vocs ende hingen die weder ende sloeghen hem hande ende voete ende thoeft of ende namen een van haer scepen ende worpen die handen ende vooten ende hoofden daer in ende maecten eenen brief ende setten dye op een stoc ende lieten dat scip ende staken tvier daer in ende verbranden veel van des conincs onder saten.

Den. ij. dach in Nouember voeren wi van Caloen Ix. milen aen een stat ghenoeamt Cusschijn ende tusschen dese twee steden leyt een kersten stat ghenoeamt Granor ende daer sijn veel goede kersten. Ende in die stat wonen veel ioden ende hebben een prince daer si onder

No dia 27 de Outubro fizemos-nos de vela deste reino, e chegámos ao que se chama Calcoen¹. Está a 40 milhas de Canaer, e desenrolando as nossas forças perante a cidade, combatemos os naturais por três dias, fazendo um grande número de prisioneiros, que foram enforcados nas vergas das naus, e tendo-os descido, lhe cortámos as mãos, os pés e as cabeças, e lançando as mãos, os pés e as cabeças cortadas em um navio que tínhamos tomado, escreveu-se uma carta que foi espetada num pau, e deixou-se o navio ir à tona de água para terra. Aí tomámos um navio que incediámos, e no qual muitos vassalos do rei foram queimados².

A 2 de Novembro navegámos 60 milhas de Colcoen, para um reino chamado Cusschain³ e entre estas duas cidades está um reino cristão por nome Granor⁴ onde

¹ Calicut ou Calecut, cujo nome sânscrito é Khali-Khodu: a pronúncia europeia desta palavra explica a versão de Calcoen, do texto.

² A narrativa das atrocidades de Calicut confirma o que se encontra nos nossos cronistas: Góis, Barros, Castanheda, etc. Vasco da Gama, rumando para Cochim, deixou Vicente Sodré no Norte com 6 navios «para guarda da costa do Malabar». — Góis, p. I, cap. 68, *ad fin*.

³ Cochim, *Katschi*, em sânscrito.

⁴ Cranganor, *Kadunguluru*, id.

staen so sijn oec alle die ioden van die lande onder den seluen prince. Ende die kersten en hebben mit niemant te doen ende sijn goede kersten ende en copen noch en vercopen niet op heylighe dagen noch en eten noch en drincken mit niemant dar mer kersten. Si quamen wel in onse scepen mit hoenderen mit scapen ende deden ons goet chier. Ende hebben nv priesters aen den paeus ghesonden te Romen om te weten dat recht gheloue.

Den xxviii. dach in Nouember ghinghen wi aent lant van Cusschijn om mitten coninc te spreken. Ende die coninc quam bi oons met grote aen dis repen vanden

há muitos bons cristãos; e este reino conta muitos judeus que aí têm um rei. Como é de ver, todos os judeus da terra são vassalos do mesmo rei. E os cristãos não comunicam com pessoa alguma, e são bons cristãos. Nada vendem nem compram durante os dias santificados, e só comem e bebem com cristãos. Vieram de bom grado a bordo das nossas naus trazendo galinhas e carneiros, com que nos refizemos bem. Havia pouco tinham mandado padres a Roma, para se instruírem na verdadeira fé¹.

A 28 de Novembro fomos ao reino de Cusschain para

¹ Confundirem com cristãos os fiéis de Brama ou de Buda era um facto comum no Oriente aos Europeus, que não tinham mais noção religiosa do que a da *verdadeira*, a sua deles, e a *falsa*, a dos mouros. Dos judeus sabiam a história; mas assim como os índios vinham prestar culto às imagens da Virgem elevadas no chapitéu das naus, assim os portugueses confundiam com a Virgem a Maha Madjah com seu filho Shakyas sobre os joelhos.

Esta explicação sabida e repetida dá razão do que diz o texto.

Todavia a existência dos cristãos, propriamente ditos, de Cranganor é corroborada pelos cronistas. Góis (p. 91) diz assim: «Poucos dias depois destas vistas vieram a D. Vasco embaixadores de certa gente cristã que habita nas terras de Cranganor, pedir-lhe que os quisesse tomar em sua guarda, e em nome de el-rei de Portugal os defender dali por diante em cuja vassalagem se punham.» Estes deviam ser dos cristãos nestorianos que no princípio do vi século se espalharam por todo o Oriente ou dos sectários de S. Tomé, o mártir de Meliapor, segundo a tradição de Marco Polo.

V. Gibbon, *Decline and fall of the roman Emp.*, Cap. 47; t. VI p. 43-9 da ed. Baudry, Paris, 1840.

scepe ende namen die staet ende brochte me hem. vi^o olifanten wapen want hi heeft veel olifanten in sijn lant ende veel vreemde beesten dye ic niet en kenne. So hebben onse heren die wi bi ons hadden metten coninc ghesproken om die coep te maken van specerie ende ander dinghen.

Den. iij, dach in Ianuario sijn vi van daen gheuaren toteen stadt die hiet Coloén ende daer comen veel goede kersten ende hebben ons ghedaen. ij. scepen mit specerie ende der kersten isser &el xxv. dusent en gheuen tribuyt ghelijc die ioden mit ons ende hebben daer wel.

falar ao rei; e o rei veio ao nosso encontro com grande pompa, trazendo consigo seis elefantes de guerra; pois há neste reino muitos elefantes e animais singulares desconhecidos de nós. Então os chefes que estavam connosco falaram ao rei na compra das especiarias e em outras coisas¹.

A 3 de Janeiro² partimos para uma cidade chamada Coloén³, onde vieram receber-nos muitos bons cristãos, que encheram as nossas naus de especiarias. Há aí cerca de 25 000 cristãos que pagam tributo como os judeus. Há cerca de 300 igrejas cristãs que têm os nomes dos apóstolos e de outros santos⁴. A 50 milhas de

¹ Quando Vasco da Gama foi nesta segunda viagem a Cochim já lá encontrou o feitor Gonçalo Gil Barbosa com os outros portugueses que com ele estavam, e que o visitaram a bordo — Góis, *ut supra*, p. 91.

² 1503.

³ Coullão, *Koilam*. Foi este o ponto extremo da viagem de Vasco da Gama, que tinha descido a costa desde Cambaia até quase ao cabo Camori. Coullão fica em 9° e o Comori em 8° 15'.

⁴ «Neste reino de Coullão havia naquele tempo mais de doze mil casas de cristãos da crença dos que naquela província se converteram pela pregação do apóstolo S. Tomé. Além das Igrejas que têm pelo sertão, há na cidade uma mui antiga, a qual dizem os cristãos que fundou o mesmo apóstolo milagrosamente, e que jaz sepultado na cidade de Malapur (Meliapor) do senhorio do rei de Narsinga na mesma costa, a Igreja onde jaz é como as nossas, não tem outras imagens que cruces nos altares e uma de pau grande no meio da abóboda, como o têm todas as outras que há naquelas províncias.» — Góis, *Crón.* cap. 79 da 1.^a pág. (p. 103).

ccc. kersten kereken ende sijn ghenoeemt na den apostelen ende ander heilighen. Van coloen. I. milen leyt een eylant ende hiet Steloën ende daer wast die beste caneel die men vint.

Van Coloën. vi. dachuaert leyt een stadt ende hiet Lapis ende daer bi leyt Sinte-Thomas in die zee. Daer men. xiiij. dagem omtrent sinen dach doer die zee droechs voets ingaet. Ende gheeft een yeghlick diet waerdich is theilighē sacrament, ande ontrectet den ghenen diet onwaerdich sijn. Ende dit is vier dachuarden van die grote stat van Edissen daer hi dat grote pallaes maecte. Mer dese stadt voerscreuen Lapis is meest al gedestruert ende die Kersten woenen daer mede op tribuyt, ende al tvolck loept naect coninc coninghinne dan dat um haer scamelheit bedecken.

Coloën está uma ilha chamada Steloën¹, onde se acha a melhor canela que há.

A seis jornadas de Coloën há uma cidade por nome Lapis² e junto de São Tomé sobre o mar. É aí que durante quinze dias, por ocasião do seu orago, se passa o mar a pé enxuto e dá-se a comunhão a todos os que se acham em estado de a receber, recusando-se aos que são indignos dela. E este lugar está a quatro jornadas de distância da grande cidade de Edissen³, onde ele construiu o seu grande palácio. Mas esta cidade de Lapis está em grande parte arruinada e os cristãos habitam-na sob a condição de pagamentos de um tributo; e todos, até o rei e a rainha, andam nus, à excepção dos rins que trazem cobertos.

A 800 milhas de Coloën está uma grande cidade cha-

¹ Ceilão, *Sinhala*.

² Lapis é decerto Meliapor (*Mahabalipuram*) na costa oriental, ou de Coromandel (*Tscholamandalum*) ao sul de Madrasta, em 12° 30'.

³ Edessa. Neste ponto foi encontrado S. Tomé que, transportado ao depois a Goa já portuguesa aí ficou em grande culto. — V. Lopes Mendes, *A Índia Portuguesa*, I pp. 162-3.

Van Coloen. viij. c. milen leyt een grote stadt ghe-noemt Melath ende van daer comen die best naghelen ende notenmuscaten ende ander costeli cke comanscap ende ghesteente.

Dat volck van die landen hebben swarte tanden want si eten bladeren van boemen ende wit dinck of crijt waer met die blanden ende daer worden haer tande of swat ende is ghe-noemt tomboer ende hebbent altijt bij hem waer dat si gaen of reysen. Die peper wast ghelijck die wijngaert doet met ons.

In die landen sijn catten soe groot als met ons vossen ende van hem comt die iubot ende is seer costelijc want een cat is waert hondert ducaten ende dve iubot wast tusschen haer beenen onder haer start.

Die gengeuaer wast als riet doet ende die caneel als

mada Melatk¹ onde se colhe o melhor cravo e a noz-moscada, e onde se encontram mercadorias e pedras preciosas.

Os naturais do país têm os dentes pretos porque mascam as folhas das árvores, e com estas folhas uma coisa branca como cal; e daí resulta que os dentes se lhes põem pretos; é o que se chama tomboer² do qual levam sempre consigo em viagem. A pimenta cresce neste país como a vinha no nosso.

Há gatos tão grandes como as nossas raposas, e desses gatos se tira o almíscar que se vende por bom preço; porque um gato vale cem ducados e o almíscar cresce-lhe entre as duas pernas debaixo do rabo³.

O gengibre cresce como canas e a canela como vi-

¹ Malaca.

² Betel, espécie de pimenta (*Chavica belle*) cujas folhas maceradas com cal viva formam a pasta adstringente e tónica que os índios usam.

³ O animal a que se refere o texto é o gato-de-algália (*viverra*) que tem com efeito abaixo do ânus uma cavidade maior ou menor, contendo uma matéria gordurosa, semelhante ao almíscar, pastosa, a princípio branca, mas escurecendo com o tempo. Os Árabes chama *zabad* ao gato-de-algália, que na Índia chamam *zibeth*, donde os Franceses fizeram *civette*.

grienden. En alle iaer scilt men die ca neel ende hoe hi dunre ende nieuwee is so si beter is Dies rechte somer is in december ende in ianuario.

Den. vij. dach in Februario so sloeghen wi et ten coninc van Calcoen met xxxv. scepen behaluen di roey scepen in elc roey scip mocht wesen Ix or. Ixx. man en wij en hadden bouen xxij. man nyet ende god gaf ons die graci ende wi sloegen ons daer doer. Ende namen daer twee grote scepen van hem ende sloeghen alt volc doot ende braden die scepen voer dye stat van Calcoen daer die coninc teghen woerdich was. Ende des anderen daechs ghinghen wi weder tseyl na Cannair ende

mos; e todos os anos tiram a casca da canela, por delgada que seja, e quanto mais nova melhor é. O Estio verdadeiro é em Dezembro e Janeiro.

A 12 de Fevereiro tivemos uma batalha com o rei de Calcoen¹, que tinha trinta e cinco naus sem contar as galés de remos. Em cada uma dessas naus havia de 60 a 70 homens, e nós só tínhamos 22, e com isso, graças a Deus, vencemo-los; e tomámos duas grandes naus e depois de trucidarmos todos os que as tripulavam, queimámos os navios diante da cidade de Calcoen em presença do rei; e no dia seguinte fizemo-nos de vela para

¹ Em Coulão, onde Vasco da Gama estava, veio o de Calicut acometê-lo com trinta e quatro paraus (Góis), pondo-o em grande risco, tendo de picar as amarras e fazer-se ao mar, perseguido sempre pelos paraus. Por fortuna apareceu Vicente Sodré, que o almirante mandara chamar ao Norte, e reforçado destruiu a frota de Calicut queimando tudo perante a cidade.

Depois o almirante estreitou laços de amizade com o de Cochim que o de Calicut queria trazer a si, e largou para Cananor «com dez naus carregadas a buscar três que lá estavam à carga». Saíram-lhe ainda ao encontro vinte e nove naus de Calicut e deu-se a segunda batalha, tomando duas naus e fugindo para terra as restantes. «Acharam-se nestas naus algumas coisas de preço, entre as quais havia um ídolo de ouro que pesava trinta arráteis, de figura muito monstruosa que tinha por olhos duas ricas esmeraldas, coberto de um mantêu de ouro de martelo, bordado de pedraria com um rubi no peito do tamanho da roda de um cruzado.» E vazias, incendiou as naus, seguindo para Cananor. — Góis, *Crón.*, p. 92.

maecten ons rede te varren nae Portegael. Dit geschiede anno. xv, c. en. iij. opten, xij dach in Februario.

Den. xxij. dach id Maert nader sonnen onderganc was so noorden ende wi verloren die noortsterre opten. xij. dach in Maerte.

Wi vonden opten xxvi. dach in Maert. ij. eylanden mer wi en wilden dair niet aen om dat wi mit costelicke goeden gheladdn waren ende als tvolc van den landen dat sangent dat wi daer niet en quamen maecten si groot vier dat wi aen comen souden.

Opten x. dach in April so sagen wi ved (er) Paepians lant ende doe hebben wi. xlvij. dagen opt golf geweest.

Den. xij. dach in April so sagen wi dat lant van Meskebijl voer of ghescreuen ende daer laghen wi totten xvj dach in Junio ende wi sijn van daen tseyl gegaen ende dan sijn die dagen alder cortste.

Cannaer depois de tudo preparado para regressarmos ao Reino. O que teve lugar em 1503, a 12 de Fevereiro¹.

A 22 de Março o Sol, no poente, ficava-nos ao norte; desde 13 de Março perdêramos de vista a Estrela Polar.

A 26 de Março chegámos à vista de duas ilhas onde não quisemos desembarcar porque vínhamos alastrados de mercadorias preciosas; e quando os naturais viram que nós não queríamos desembarcar, acenderam uma grande fogueira chamando-nos.

A 10 de Abril tornámos a ver as terras dos Paepianos, e já tínhamos quarenta e oito dias no golfo.

A 13 de Abril vimos de novo o reino de Meskebail de que antes se falou, e demorámo-nos lá até 16 de Junho, dia em que largámos velas. É nesta época em que os dias são mais curtos.

Há um grande reino, por nome Coloem que prece-

¹ Góis põe a partida para o reino a 28 de Dezembro de 1502 «com treze naus carregadas de especiarias e de outras riquezas». Vicente Sodré ficou com ordem de se manter na costa até Fevereiro, observando o de Calicut.

Daer leyt een grott coningrijc ghenoeemt Coloen voerscreuen daer wassen die paerlen ian manier van woesteren ind die zee; mer die zee en is bouen iiij. of vijf vaem niet dieq Ende daer zijn visschers diese mit houten pramen visshen settende die pramen op haer mont of nose ende vallen dan onder water want si moghen wel een quartier van een vre ond (er) water. ends a's si wat gheuangen hebben comen si bouen ende so voert an.

Den. xiiij. dach in Junio beegont ons broot ende vitali te begheuen ende wi waren doe noch wel xvij c. ende Ixxv. milen van Lisboen.

Den. xxx. dach in Junio so vonden wij een eylant ende dar sloegen wi wel. iij. c. mensche doot ende vinghender veel ende namen dair water ende voerem van daer den eersten dach in Augusto.

Den xijj. dach in Augusto sagen wi weder dye noorts-terre ende doe hadden wi wel noch. vi. c. milen van Poertegael.

Int. iaer. xv. c. en. ij. verloren die onghelouige c. ende Ixxx. scepen mere en hadden si die scepen niet

dentemente descrevemos. Aí crescem as pérolas numa espécie de ostra no fundo do mar: porém o mar não tem mais de quatro a cinco braças de profundidade e há pescadores que pescam as ostras com cestos de madeira. Põem os cestos na boca e logo descem à água, debaixo da qual podem conservar-se um quarto de hora; e logo que pescaram alguma coisa sobem e assim sucessivamente.

No dia 14 de Junho começou a faltar-nos o pão e víveres, e ainda estávamos a 1780 milhas de Lisboa.

A 30 de Junho encontrámos uma ilha onde matámos mais de 300 homens, cativando um grande número. Aí fizemos aguada e partimos no dia 1 de Agosto.

A 13 de Agosto tornámos a ver a Estrela Polar e ainda estávamos a 600 milhas de Portugal.

quijt gheweest so hadden wi daer qualijft aen gheweest want si waren onse vianden.

Ende alsoe quamen wy wederom behouden in Poertegael.

DEO GRACIAS

No ano de 1502 os infiéis perderam 180 naus; e se estas não fossem perdidas mal nos iria a nós, porque eram inimigos.

E assim regressámos sãos e salvos a Portugal¹

DEO GRATIAS

¹ Conta Góis que no temporal, à volta, no cabo da Boa Esperança, se desgarrou da conserva a nau de Estêvão da Gama «e D. Vasco chegou com as outras a Lisboa no primeiro dia do mês de Setembro do ano de MDIII» (1503). D. Estêvão da Gama chegou a Lisboa seis dias depois (p. 29).

A MARINHA PORTUGUESA NA ERA DAS CONQUISTAS

I

O *Livro das Grandezas de Lisboa*, escrito no reinado de Filipe II, é um interessante ensaio de estatística portuguesa, em uma época em que o Reino, embora já claramente em ruína, apresentava ainda esse carácter de empório colonial só de todo perdido com os tratados anglo-holandeses no tempo de D. João IV, e à custa dos quais se obteve a separação de Espanha. Os documentos dessa época podem, portanto, dar-nos ainda uma ideia de como as coisas eram cinquenta anos antes, isto é, na segunda metade do xvi século.

Nicolau de Oliveira, o autor do *Livro*, fala assim da Ribeira das Naus¹:

«Onde se fazem e consertam muitas e mui grandes naus para a navegação da Índia; e pelo que cada uma custa pode ser conhecida sua grandeza de quem as não tem visto, porque posta uma destas naus à vela com suas enxárcias, e âncoras, e mantimentos para a gente do mar, custa cinquenta e um contos que são cento e vinte e cinco mil cruzados, afora os mantimentos dos soldados; e não é muito, porque cada uma delas leva só de enxárcia e pregaria mais de mil quintais, que vêm a fazer mais de quatro mil arrobas. À vista deste mesmo Paço (da Ribeira) se fazem todas as armadas, para to-

¹ Pp. 138-139, da ed. de 1804.

das as conquistas pela grande comodidade do rio que tem... assim por sua grandeza... como pela grande quantidade de soveiros e pinheiros que há por espaço de vinte e cinco léguas de comprido e três de largo tudo à vista do rio, servindo os soveiros para as cavernas, e os pinheiros para as tábuas dos costados, e para as mais obras interiores dos navios.»

Mais além o *Livro*, arrolando a população da capital por ofícios, diz assim¹:

Calafates da Ribeira das Naus	600
Carpinteiros da mesma	650
Homens de serviço da mesma	300

Vê-se pois que só nesta espécie, sem contar ferreiros, poleiros, cordoeiros, etc., mesterais necessários das oficinas de construção naval, o arsenal de Lisboa contava 1550 pessoas; e se juntarmos os que não vêm mencionados, decerto não erraremos elevando o quadro dos artífices a 2000 homens.

Os funcionários e mestres dos Armazéns da Guiné e Índia eram os seguintes²:

1 provedor, com o ordenado de	50\$000
1 tesoureiro, idem	30\$000
Para mantimento	20\$000
Para serventes	7\$000
Para um escravo	<u>10\$000</u>
5 escrivães a 40\$000 réis	67\$000
1 porteiro e um guarda-livros a 10\$000	200\$000
3 serventes a 16\$520	20\$000
1 apontador	49\$560
1 mestre de calafates	20\$000
1 alcaide do mar	12\$000
para 2 homens de chuça	30\$000
para vestido	<u>24\$000</u>
	58\$000
1 almoxarife dos armazéns	4\$000
1 mestre da pólvora	28\$320
	24\$000

¹ P. 177.

² Pp. 305-307.

1 almoxarife da pólvora	24\$000
1 mestre de carpintaria	30\$000
1 fundidor de bronzes	8\$000
1 almoxarife da Ribeira	68\$000
1 escrção do armazém de mantimentos	30\$000
1 patrão-mor da Ribeira	67\$000

No *Livro em Que Se Contém Toda a Fazenda*, etc., verdadeiro relatório de finanças apresentado a Filipe II por Luís de Figueiredo Falcão, acha-se assim descrita, no orçamento da despesa para 1607, a verba relativa às naus da Índia¹:

No apresto das naus da Índia, soldados que nelas vão, cabedal que se manda às ditas partes para compra de pimenta, conserto de naus e outras despesas	260 870\$703
Por esta maneira:	
A Jorge Roiz Solis para apresto de 7 naus à razão de 16 857\$143	118 000\$000
Soldos a 2000 homens que podiam ir nas ditas naus	12 342\$000
Valem os mantimentos destes 2000 homens a 14\$000 rs. cada homem conforme ao contrato de Cosme Dias ..	28 000\$000
Orça-se o cabedal que poderá ir para compra de pimenta	60 000\$000
Em ordenados do capitão-mor, capitães, clérigos, mestres, etc.	8 226\$500
Outras verbas	34 311\$203

Vê-se deste orçamento que a construção das naus era dada por empreitada: e se não aparece verba de despesa para os navios de África e Brasil, é porque essas colónias estavam arrendadas, cabendo aos arrendatários prover à navegação entre elas e a Metrópole. Para a Índia, o rendeiro era a Coroa, que, como a nota supra mostra e é sabido, tinha o exclusivo do comércio da pimenta.

Já estes dados nos habilitam a formar uma ideia da marinha portuguesa no princípio do xvii século, mas os monumentos coevos permitem-nos travar conhecimento mais íntimo com as naus e outros vasos das esquadras desse tempo.

¹ Pp. 16-17, ed. 1859.

II

A nau da Índia era o que hoje diríamos um transporte armado em guerra. Conduzia uma guarnição de soldados e ao mesmo tempo os porões cheios de carga — a pimenta de el-rei, e as fazendas dos contratadores.

Falcão, no livro já citado¹, apresenta o orçamento do custeio de uma nau de 123 pessoas com 18 meses de soldo e 10 de mantimento:

O mestre	740\$000
O piloto	580\$000
O contra-mestre	405\$000
O guardião	355\$000
O sota-piloto	369\$400
Dois estrinqueiros	485\$600
O carpinteiro e o calafate	485\$600
Idem, sobresselentes	259\$600
O tanoeiro	122\$500
O meirinho	260\$000
O despenseiro	300\$000
45 marinheiros	3 726\$000
48 grumetes	1 979\$000
4 pajens	98\$120
O condestable	251\$200
11 bombardeiros	880\$000
	11 297\$020

Este é, porém, o custeio da tripulação apenas, calculada em 123 pessoas para uma nau de 550 toneladas. Uma nau dessas levava habitualmente 250 soldados para a Índia, e os principais mantimentos para todos eram, segundo Falcão,² os seguintes:

Biscoito	1074 quintais
Vinho	115 pipas
Carne	1086 arrobas
Água	244 pipas
Sardinhas	130 arrobas

¹ Pp. 198-199.

² P. 200.

O custo de um navio desta lotação é orçado em réis 13 250\$000, a saber¹:

Casco de 550 toneladas a 14\$000 rs	7700\$000
Enxárcia, 550 quintais a 3\$000 rs	1650\$000
Para velas de três equipações	800\$000
Para seis âncoras	200\$000
Para os mastros e vergas	800\$000
Para soldo do capitão	100\$000
Para soldos e mantimentos da gente do mar em 4 meses	2000\$000

Naus maiores, de «dezassete e meio a dezoito rumos largos», orçavam-se em 29 354\$000 réis, a saber²:

- 14 411\$000 rs. o custo do casco da nau em preto, feita e acabada, de madeira que possa fazer viagem; e
 14 943\$000 rs os mastros, enxárcias, velas, sobresselentes, mantimentos da gente do mar e guerra, e mais coisas necessárias até a dita nau ser posta à vela.

Falcão dá o orçamento detalhado das várias verbas, distinguindo os materiais, jornais, mantimentos, soldadas, etc., o que é um documento precioso para determinar os preços e salários na época de que trata. E no seu orçamento só não se inclui o armamento da nau; «não entra aqui arcabuzes, mosquetes, piques, meios piques, morrão e outras miudezas que pertencem ao meirinho... nem artilharia, que importa muito... conforme aos pesos e calinos (calibres) que a grandeza da nau requer».

Corroborando o seu orçamento, o *Livro* inclui a conta do «Custo de apresto das naus que se armarão para a Índia do ano de 1588 até o de 1592 por contrato»³:

1588 — 5 naus por	85 872\$619	rs.;	por nau	17 174\$523
1589 — 5 »	101 705\$627		»	20 341\$125
1590 — 5 »	111 550\$623		»	23 310\$124
1591 — 5 »	95 803\$948		»	19 160\$789
1592 — 5 »	90 678\$233		»	18 135\$646

¹ P. 205.

² Pp. 205-208.

³ Pp. 201-204.

III

Os navios de combate das esquadras do xvi e do princípio do xvii século dividiam-se em dois tipos — a nau que velejava, e a galé que era movida a remos. Destes dois tipos, porém, havia numerosas combinações. Às naus também se chamavam galeões; e as galés dividiam-se em *bastardas*, porque armavam velas redondas e latinas, e em *subtis*; as *fustas* eram os navios das esquadras desses tempos.

A nau tinha três cobertas e dois mastros: à proa o traquete e um pouco a mais de meia nau, para a ré, o mastro grande. Na primeira cobertura jogava a artilharia, e à ré era a tolda do capitão e os camarotes. Na segunda cobertura ficavam os beliches da tripulação; na terceira os paióis da pimenta, e à popa o das drogas¹. À popa e proa das naus erguiam-se castelos artilhados com peças de menor calibre. A artilharia herdara os nomes da montaria medieval; as peças eram *águias*, *sacres* e *falcões*, eram *pedreiras* que arrojavam balas de granito e *berços*, *camelos*, *colubrinas* e *esperas*. Do castelo de popa ao da proa ia um bailéu, formando-se assim, sobre o convés uma tolda corrida de onde os mosqueteiros espingardeavam. O lugar do capitão era o *chapitéu*; o grito de combate: «Jesus! S. Tomé! Ave-Maria!» Sob a cobertura, junto ao paiol, estava o capitão do fogo, durante o combate, distribuindo a pólvora, que tirava às gamelas dos caldeirões defendidos do lume por colchas e cobertores alagados.

A galé, como se disse, navegava a remos, mas também tinha cobertura, e chapitéu à proa para as abordagens. Remavam em bancadas os condenados, por isso chamados *galés*, acorrentados, sob o comando do *comître*

¹ V. a «forma das cobertas de uma nau, gasalhados dela» em Falcão, p. 200 A.

que os excitava de espada em punho distribuindo cuteladas sempre que era necessário¹.

Porém, nas viagens de Lisboa à Índia, e vice-versa, as naus navegavam como transportes, levando ou trazendo as guarnições ultramarinas, abarrotadas de cargas e bagagens dos que iam e dos que vinham, e alastradas de pimenta para S. Alteza. Era na Índia, nos arsenais de Goa principalmente, que se aparelhavam as esquadras para as expedições militares navais do Extremo Oriente. Já vimos como se construíam os navios e se equipavam no Reino. Os soldados iam a bordo, à ventura, e só na Índia obtinham, ou não obtinham praça, os *reinóis*. Convém, pois, ver, como as armadas se guarneciam em Goa.

«Chegado já o tempo de fazer armada... nomeia o vizo-rei ao capitão-mor... com a soma de galés e navios, e assim aos demais capitães, dando-lhes a cópia (indicação do número) de soldados que se devem embarcar; que são de ordinário a trinta por navio e sessenta por galé... Depois de publicados os capitães da armada, enquanto se fornece de bastimentos, munições e de chusma, a qual muita vez se faz de negros cativos tomados a seus donos pelas ruas com grandes forças e extorções... têm cuidado os capitães de adquirir para seus navios aqueles soldados que mais bem vestidos e galantes encontram pelas ruas: procurando logo saber-lhes as pousadas onde os vão obrigar com suas visitas e promessas e dádivas... Como nossos capitães têm o número de soldados que cada um deve levar, se tocam os atambores e se vão chegando aos paços do vizo-rei, onde se faz o pagamento, e se dá a cada soldado a quarta parte do que em cada ano tem de soldo... Recebida esta paga (a que os portugueses chamamos quar-

¹ V. Osório, *Vida e Feitos de El-Rei D. Manuel* (tr. J. M. do Nascimento), I, 193.

tel) que no geral serão dez xerafins e valerão pouco menos de três mil réis, lança-se pregão pela cidade pelo qual se manda embarcar, limitando o dia e hora precisamente; e se embarcam todos cada um com as armas que pode ou quer levar. O que tem vestido e camisas bastantes para oito meses, compra com os dez xerafins de sua paga uma espingarda, e o que não tem vestido e camisas compra aquilo até onde pode abran-ger o dinheiro, e leva uma espada e rodela: outros le-vam cada um sua alabarda: e alguns pretendem andar nas galés e navios bem ataviados e sair em os portos ou terras de paz mui vestidos e galantes, ainda que não tenham com que pelejar ao tempo de manear as armas. Outros há que, ainda que possam levar espin-gardas, por fidalguia e doçura querem antes uma ro-dela dourada e uma espada curta de bom corte com sua guarnição prateada. Com esta soldadesca, assim apercebida à eleição de cada um, saem as armadas de Goa, indo cada navio avolumado de caixas, canas-tras, tarras, jarras, barris, e cheios de moços e ne-gros...»¹.

Por amor à brevidade, e por ser descritivo e não crí-tico o nosso trabalho, suprimimos as numerosas e pi-cantes observações com que o soldado comenta os fac-tos que conta. Ainda sem comentários, o leitor infere naturalmente, porém, as consequências funestas de um tal modo de arrolar soldados. Não foi esta uma das cau-sas menos graves da rápida decomposição em que caiu o nosso império oriental: essa Índia a que o poeta cha-mava Babilónia e cujos *Disparates* escreveu. Da anar-quia na organização das armadas, do sistema de parti-cipação nas rendas das fortalezas e nos produtos das

¹ *Memórias de Um Soldado da Índia* (Francisco Rodrigues Silveira, 1595-1598), comp. de um ms. port. do Museu Britan, pelo sr. Costa Lobo, 1877, in-12.º, pp. 19-222. V. também *Primor e Honra da Vida Sold. no Est. da Índia* (anón. 1575). Lisboa, 1630.

tomadias, veio principalmente a declarada pirataria da nossa gente nos mares da Índia, como se vê em Couto e Gaspar Correia, em Fernão Mendes Pinto, em todos os cronistas.

IV

Prossigamos, porém, a ver se podemos formar agora uma ideia da importância das construções navais nessa famosa Ribeira das Naus, durante o período das Conquistas.

O *Livro* de Figueiredo Falcão¹ dá-nos o rol das «naus, galeões, caravelas e mais embarcações que partiram deste reino para as partes da Índia» e que, resumido, é o seguinte:

Do ano de 1497 ao de 1612 foram para a Índia, embarcações	806
sendo 620 de 1497 a 1579 (ou 7,5 por ano) e 186 de 1580 a 1612 (ou 5,8 por ano).	
Desses navios:	
— 1.º Vieram a salvamento:	
De 1499 (10 de Julho, em que chegou a Lisboa o <i>S. Rafael</i> , da expedição de Vasco da Gama) até 1579	325
De 1580 a 1612	<u>100</u>
	425
— 2.º Arribaram:	
De 1500 a 1579	6
De 1580 a 1608	<u>14</u>
	20
— 3.º Perderam-se:	
De 1500 a 1579	31
De 1580 a 1600	<u>35</u>
	66
— 4.º Tomadas por inimigos:	
De 1586 a 1602	4

¹ P. 104 e segs.

a saber: *S. Filipe* em 1586, vinda da Terceira para cá; *Madre de Deus* em 1592, no Corvo; *S. Valentim* em 1602, tomada pelos Ingleses em Sesimbra; *S. Tiago Maior* em 1602, em Santa Helena.

— 5.º Queimaram-se:	
De 1497 a 1607	6
— 6.º Ficaram na Índia.....	285

Não se julgue, porém, que só as naus da Índia se fabricavam nos estaleiros portugueses. Numerosas armadas saíram do Tejo para as guerras marítimas europeias do tempo, e construía-se navios muito maiores do que os da Índia. Faziam-se *carracas* de sete e oito cobertas com alojamento para dois mil homens e porões para mil toneladas de carga, armando peças de vinte toneladas de peso e calando mais de dez braças de água. Eram torres flutuantes: o costado chegava a medir cinquenta palmos acima do lume de água, a meia nau, deitando oitenta nos castelos à popa e à proa. Os bailéus tinham dois andares, e nos cestos de gávea cabiam aos dez e doze homens para manobrar os *berços e sacres*. Nesta ordem de navios ficou célebre o *S. João*, ao qual chamavam o *Botafogo*, e que foi em 1535 a Tunes na divisão portuguesa da armada de Carlos V. Nesses bons tempos a marinha nacional contava sempre o melhor de 400 navios de alto bordo, além de perto de 200 caravelas e vasos menores.

Na armada com que D. Sebastião foi a África viam-se ainda mais de mil velas, e depois disso até o tempo de Filipe II, eis aqui as armadas que se fizeram:

No tempo de Filipe I, a do marquês de Santa Cruz, que partiu de Lisboa a 22 de Julho de 1581 para bater os Franceses no Mediterrâneo. Aprestou-se em vinte e dois dias e compunha-se de 27 velas grossas¹.

Em 1583 saiu o mesmo marquês com outra armada

¹ Oliveira, *Grand. de Lisboa*, pp. 139-40.

de 107 velas e dez mil homens de peleja: bateu o almirante Stros e reduziu a Terceira, que ainda estava pelo pior do Crato¹.

Cinco anos depois, em 1588, saiu a Grande Armada que devia conquistar a Inglaterra, mas que não o conseguiu. Eis aqui a composição da esquadra²:

Galeões e naus grossas	65
Urca de 300 a 700 toneladas	25
Patachos de 70 a 100 toneladas	19
Zavras e galeões de Portugal	13
Nestes ia o <i>S. Martinho</i> , com o general duque de Medina Sidónia, e mil homens a bordo; o <i>S. João</i> , almirante, com 800 soldados e o <i>S. Mateus</i> , com 700.	
Galeças	4
Galés	4
Caravelas e faluas	20

Nestes 150 navios jogavam 2430 peças de artilharia e ia embarcada a gente seguinte:

Soldados castelhanos	16 963
Soldados portugueses	2 000
Aventureiros	124
Gente do mar	8 051
Criados de aventureiros	465
Entretenidos	238
Criado seus	165
Outras espécies	2 687
Soma	30 693

O leitor sabe que o desbarato da Grande Armada marca a era da rápida queda do poder da Espanha. À vitória das nações protestantes sobre a Europa latina e católica se deve também ligar a decadência de Portugal no século XVII; mas frequentemente se ouve atribuir à união de 1580 e às consequentes guerras com ingleses e holandeses a causa da destruição breve do nosso poder

¹ Oliveira, *Grand. de Lisboa*, pp. 141-5.

² *Ibid.*, pp. 139-46.

naval e colonial. Sem entrar em mais largas considerações sobre o assunto, basta-nos a estatística de Figueiredo Falcão para ver até que ponto essas guerras influem no sentido de prejudicar a navegação da Índia.

Da nota que acima exarámos, respectiva ao período de 1497 a 1612, vê-se que perderam:

Por naufrágio	66	naus ou	7,7 p.c.
Tomadas por inimigos	4	»	0,5 »
Por incêndio	6	»	0,7 »
			8,9
Regressando ao Reino ou ficando na Índia			
			88,6

As arribadas neste período são 20 sobre 806; isto é 2,5 p.c. que perfazem o total.

E comparando estes números que abrangem o total de 115 anos com os do período parcial mais recente, de 1585 a 1597, isto é, doze anos dos quarenta da união, poderemos apreciar até que ponto ela e as consequentes guerras concorreram para a queda da marinha portuguesa. Nesse período foram para a Índia 66 naus, das quais:

Arribaram	7	} ou 10,1 p.c. contra 2,5 acima
Vieram ao Reino	34	
Ficaram na Índia	1	
		ou 53,5 p.c. contra 88,6 acima

Perderam-se:

Por naufrágio	18	ou 27,4 p.c. contra 7,7 acima
Tomadas	2	ou 3 p.c. contra 0,5 acima
Por incêndio	4	ou 6 p.c. contra 0,7 acima

As perdas por incêndio e naufrágio, que eram no período total de 8,2, são neste período especial de 30,4 por cento; e sobre 29 naus perdidas ou arribadas apenas duas foram tomadas por inimigos¹.

É fácil pois inferir destes números qual das causas

¹ Falcão, *Livro*, etc. pp. 73-4. V. *supra*, p. 35.

influiu mais: se a guerra, se a deplorável decadência na arte de construir e navegar.

Os *Anais de D. João III*, de Fr. Luís de Sousa¹, contém uma nota das perdas em naufrágios até o ano de 1551. Desde quanto? A data mais antiga de que se faz menção é a de 1532; mas naturalmente essa estatística vem desde o princípio do reinado, isto é, desde 1521:

Os *Anais* descrevem assim:

1.º 9 naus perdidas na volta da Índia, valendo umas por outras, com a carga a 250 000 cruzados Cr.	2 250 000
2.º 1 nau de armadores perdida em 1542: a carga . . . »	200 000
3.º 10 naus perdidas na ida para a Índia, a 50 000 cr. »	500 000
4.º 3 naus perdidas em viagem da Índia para Ormuz »	50 000
5.º 3 mais em 1551 para a Índia. »	52 150
6.º 5 naus perdidas na viagem para Flandres com carga de especiarias, valeria a carga, a 60 000 cr. »	300 000
Soma »	3 352 150

Esta soma, equivalendo o cruzado de então a 2\$057 réis de hoje² (88), corresponde a quase 6900 contos de réis. Corresponderia ao dobro se no meado do século xvi o poder comprador do dinheiro fosse em Portugal como era na Europa³.

Desde o princípio do século sucedera, porém, entre nós o que sucedeu no século xix com a descoberta dos *placers* da Califórnia: encarecer o preço de todas as coisas e portanto diminuir o poder comprador da moeda. Entre outros documentos desse facto, temos as conhecidas cartas de Nicolau Clenardo⁴, que todavia se referem a uma época já relativamente remota.

¹ *Mem. e Doc.*, pp. 432-4.

² Aragão, *Descr. Geral e Hist.*, etc. *Mapa de equiv.* em II, 237.

³ V. Leber, *Essai*, etc. 104.

⁴ Nos *Anais de Ciên. e Let.* da Academia de Lisboa, I, p. 131. A barba custava ao professor vintém e meio (105 rs.) por semana.

V

Já sabemos como se guarnecia uma armada na Índia; resta-nos ver agora como se conservavam e aparelhavam os navios.

«... sempre vi estar apodrecendo a armada no mar — diz o *soldado* ao *vizo-rei*, no *Diálogo* de Couto¹ — pelos respeitos que V. S. diz, e o mais necessário estava em Gibraleão; e paus não pelejam: que aproveita ter armada no mar, se mantimentos estão em mão de nossos inimigos, e não no Almazém de S. Alteza, e os biscoitos estão por fazer e há mister quatro meses para se fazerem, e as cotovias para as velas estão em Cambaia... e as amarras, popiliames, enxárcias, velas e outras coisas necessárias nunca nenhuma estão tanto a propósito que os navios não esperem por elas tanto tempo, quanto abaste para se botar a armada no mar, ainda que esteja toda varada? E estando, escusaria S. Alteza melhoria de quarenta mil pardaus por ano que se gastam em remendá-la, e por derradeiro, nunca os navios estão *tais, que estejam para fazer uma jornada comprida.*»

O soldado prossegue assim, falando da Ribeira das Naus de Goa onde «não há mais que uma envazadura para caravelas e outra para galeras... e ainda podres». A miséria dos estaleiros é origem do mau estado em que os navios andam, e apesar disso as despesas são grandes:

«Contarei a V. S. outra maior graça, que os navios que estão apodrecendo a quatro amarras surtos no rio, vencem os oficiais deles como se fizessem caminho... Há navios que estão varados por não terem corregimento, por os mestres da Ribeira sentenciados à morte

¹ P. 83, da ed. de 1790.

e serem desfeitos para a casa da Fundação; e enquanto se não faz a execução neles, o mestre e contramestre vencem de vazio...»¹

«E prouvesse a Deus que estes tais oficiais fossem bons marinheiros!», conclui o *soldado*. Mas se essa gente andava «a quem gastará mais vinho, fazendo da própria vigia o perigo»² como se podia esperar dela coisa boa? Assim, ao desmazelo dos estaleiros, junta-se a incapacidade dos homens do mar.

«Outra coisa não trago na fantasia senão as muitas naus que são perdidas de anos acá», observa o *vizo-rei*, «e o de que me maravilho é que se tinha menos experiência por ser no princípio do descobrimento da Índia, e então iam e vinham as naus a salvamento.»³

O *soldado*, concluindo o diálogo, espraia-se em considerações morais: as naus «vão e vêm tão alastradas de pecados» que Deus as condena. A Índia, da qual Camões dizia:

*Cá nesta Babilónia adonde mana
Matéria a quanto mal o mundo cria.*

era com efeito uma deplorável desordem; mas o *soldado* antes de buscar a razão última no castigo divino, expusera motivos mais próximos — a incapacidade dos pilotos:

«Não sou nada amigo destes pilotos das pousadas destes que têm grandes mapas-múndi e que cuidam que trazem a esfera metida no bucho; que de olharem para o Sol e para a Lua e para as estrelas e os céus donde correm, dão mais topada, que uma besta que

¹ P. 85.

² P. 86.

³ P. 90.

embiça; e nunca vi a nenhum destes nau que se não perdesse...»¹

Além da incapacidade dos pilotos, é mister contar com as excessivas dimensões dos navios, a má qualidade de construção, o exagero das cargas e o estado de ruína em que saíam de Goa, de volta ao Reino. O máximo número dos naufrágios sucede nas viagens de regresso, como se pode ver nas curiosas páginas da *História Trágico-Marítima*. É neste livro que, ao comentar-se o «Sucesso do galeão *Santiago*», se encontram denunciadas as restantes causas da rápida queda da marinha portuguesa na era das conquistas.

«As outras (naus) que agora se seguem, não por desastre, mas por cobiça se perderam, que é mal antigo e conhecido nesta carreira... Pontualmente assim são os que carregam ou sobrecarregam na Índia as naus com tanta cobiça que parece que não esperam chegar a este Reino, senão em fazendo irem-se a pique ao fundo. E é coisa lastimosa e para chorar com lágrimas de sangue ver a multidão de naus que em poucos anos se perderam por cobiça... E seja a primeira parte desta cobiça, a que muitos murmuram, da querena italiana, que se dá a estas naus, não por melhor fim, mas por se poupar parte do custo que fazem pondo-se a monte, como importa a estas nossas carracas... e a querena para elas é tão danosa, como se tem visto pela multidão das naus que depois que ela se usa, se perderam... por se cuidar que é provisão a querena e provisão dar-se o conserto das naus de empreitada, e que se poupa na bolsa dos contratadores. Em esta forma *perde-se o Reino assim pela surda*, porque a querena desencaderna toda uma nau e é forçado calafetá-la molhada e mal vista pela quilha e partes importantes, e a empreitada conserta-se como quer, e não como deve...

¹ P. 11.

A terceira causa que bota a perder as naus e o Reino, e a Índia, e tudo, é a dos que navegam nesta carreira, em sobrecarregarem as naus e as arrumarem mal, com o leve em baixo e o pesado em cima, o que não só descompassa as naus, mas basta qualquer ocasião para abrirem e se perderem tantas, como temos visto, abertas todas indo-se ao fundo...»¹

Estes textos comentam suficientemente a estatística de Figueiredo Falcão; e para explicar fenómenos tão tristes, documentos tão eloquentes da breve ruína da nossa marinha e do nosso império, «das naus, do Reino, da Índia, de tudo», como diz o cronista, bastam os melancólicos versos de Camões, mostrando-nos a Pátria:

... metida
No gosto da cobiça, e na rudeza
De uma austera, apagada e vil tristeza

VI

De 1497 a 1612 armou o Governo português para a Índia 806 naus², que a razão de 125 000 cruzados representam 100 milhões e 750 mil cruzados. Computando o cruzado a 2\$057 rs³. de hoje, temos um custo dos navios, sem cargas (pois estas podiam valer entre 50 e 200 000 cruzados), que atinge a soma de entre 207 e 208 mil contos de réis, o que importa um orçamento anual de cerca de 2000 contos de réis *só para construções*.

¹ *Hist. Trag. Marít.* II., p. 531 *ad fin.*

² Uma nota publ. no *Panorama*, IV, 71, contém a descrição das sucessivas frotas até 1600 e conta 737 naus; avaliando-as a 50 contos, computa o total em 36 850 contos. Este valor é o que se acha em Nicolau de Oliveira, *Grand. de Lisboa*, 138, que fala em 125 000 cruzados, ou 50 contos.

³ Aragão, *Descr.* II, 237.

Basta o enunciado destes algarismos para se fazer ideia das consequências financeiras da aventura da Índia. Incontestavelmente, a pimenta foi um mau negócio para o Tesouro de S. A.; e a Índia, como negócio, foi pior ainda para a economia portuguesa. Esterilizou uma sociedade que no século xiv, ainda no século xv, se desenvolvia normalmente, como riqueza e população, e corrompeu-a esterilizando-a. A pobreza trouxe consigo os vícios inerentes, e juntou-os aos vícios da vaidade e da dissipação.

Diz um escritor que D. Manuel conquistou na África, na Ásia e na América, o direito de gastar muitos milhões: tudo isto é verdade; mas verdade é também que a nossa ruína foi o preço do maior acto da civilização nos tempos modernos. Valha-nos a consciência dessa glória, perante o espectáculo das nossas misérias!

Com a Índia aparece entre nós pela primeira vez a instituição da dívida consolidada: é D. Manuel que a inicia, criado os *padrões de juros reais*¹; é no seu tempo que se esgotam os antigos tesouros soberanos, verdadeiras caixas económicas dos povos. Entra-se no período do capitalismo moderno que, desde então, através de sucessivos jubiléus, ou *pontos*, vem a parar na dívida monstruosa que actualmente nos esmaga.

Os embaraços financeiros, criados pelo poder marítimo português, existem já no tempo de D. Manuel: prova é o pedir emprestado; mas atingem proporções de crise no tempo de D. João III, quando os padrões, emitidos antes a cinco e a seis por cento, sobem a oito e a mais; quando a dívida flutuante, obtida por meio dos *câmbios de Flandres*, se contratava a tal preço que se *dobra o dinheiro em quatro anos*² por não haver já quem quisesse comprar os padrões da dívida fundada.

A crise progride sempre; os embaraços acumulam-se,

¹ V. a *Col. de Leis da Dívida Pública*, Lisboa, 1885.

² *Anais de D. João III, Mem. e Doc.*, p. 417.

os expedientes atropelam-se. Na véspera das Cortes de Almeirim (1544) o Governo, para sacar dos procuradores dos povos um subsídio de duzentos mil cruzados, expõe a situação financeira. É deplorável: já nesse tempo — nada há novo sob o Sol! — se recorria ao safisma de chamar *extraordinárias* a despesas que todavia se repetiam constantemente.

Eis aqui o traslado dos apontamentos financeiros, coordenados para as Cortes de Almeirim, e extraído de umas memórias¹ de Pedro de Alcáçova Carneiro, o ministro de D. João III.

«§ Despesas extraordinárias que se fizeram nos negócios abaixo declarados que sucederam depois que el-rei nosso senhor D. João II reinou:

No ano de 1523 se foi a rainha de França D. Leonor e com sua idá se despenderiam nas arras do seu casamento e nas corretagens pelas quais el-rei nosso senhor lhe mandou dar, cinquenta mil cruzados.

No ano de 1524, foi o conde almirante D. Vasco da Gama à Índia com grossa armada em que levou dois mil cento e dois homens e se despenderam nela duzentos mil cruzados além do que se pudera gastar com a armada ordinária.

No ano de 1526 casou a imperatriz que santa glória haja, a quem foram dadas em casamento novecentas dobras e nos corregimentos de sua casa e caminho se gastaram mais de cinquenta mil cruzados que são novecentos e cinquenta mil cruzados.

No ano de 1528 foi Nuno da Cunha à Índia. Ia com suspeita dos rumes e a tomar Diu com grossa armada em que levou dois mil e oitocentos homens, despendendo-se nela mais além do que poderia gastar com a armada ordinária, duzentos mil cruzados. No mesmo ano

¹ Ms. da livraria do A.

de 1528 foi o negócio de Maluco que custou trezentos e cinquenta mil cruzados.

No ano de 1533 foi D. Pedro Castelo Branco à Índia no mês de Outubro com um galeão e dois navios redondos e dez caravelas e levou oitocentos homens, em que se despenderam mais de cem mil cruzados.

No ano de 1534 foi o cerco de Safim adonde foi D. Garcia de Noronha a socorro e se gastaram assim no dito socorro como em se prover a dita cidade e Azamor e o cabo de que com gente e muitas munições e mantimentos, mais de cem mil cruzados.

No mesmo ano de 1533 foi uma armada a Tunes. O galeão *S. João* e duas naus e vinte caravelas em que se gastariam na armada como nas despesas que delas succederam oitenta mil cruzados.

No ano de 1538, foi o vizo-rei D. Garcia de Noronha com grossa armada à Índia em que levou quatro mil e cento e cinquenta homens: além do que ordinariamente se pudera despende na armada acostumada, se gastariam mais de trezentos mil cruzados.

No ano de 1537 se desfez Safim e Azamor e no socorro dos ditos lugares e das armadas que para isso se fizeram e nas obras de Mazagão e satisfações que se deram aos moradores que foram dos ditos lugares se despenderiam mais de trezentos mil cruzados.

O casamento da princesa filha de el-rei nosso senhor com os atavios de sua casa e despesa do caminho, quatrocentos e sessenta mil cruzados.

Nos anos passados em que neste reino houve esterilidade de pão mandou el-rei nosso senhor comprar muita soma dele fora do Reino para o mandar dar ao povo pelo que lhe custasse; no qual negócio houve muita perda, assim por ser perderam algumas naus com pão e outras irem ter a lugares fora do Reino onde as tomavam como por haver no pão muita quebra e danifimento neste pão e assim no que mais custou, e que por esta maneira se buscou nos ditos anos para os lugares

de além, se gastariam mais de cinquenta mil cruzados...

O Brasil não somente não rende de vinte anos até agora o que soía a render mas tem custado a defender e a povoar mais de setenta mil cruzados.

A malagueta não tem rendido do dito tempo a esta parte a quinta parte do que no tempo atrás rendia e tem custado a defender outros setenta mil cruzados.

Soma três contos e cento e oitenta mil cruzados

§. Tirados desta soma duzentos e cinquenta mil cruzados de que os povos fizeram serviço a Sua Alteza, cento e cinquenta nas Cortes de Torres Novas e cem mil nas de Évora, ficam dois contos e novecentos e trinta mil cruzados.

Porque muitas destas despesas se fizeram com dinheiro tomado a câmbio, são despesas nos interesses que se pagaram nos ditos dinheiros mais de dois contos e duzentos mil cruzados.

Lembre a despesa que Sua Alteza fez no testamento que Sua Alteza mandou cumprir de el-rei que Deus haja seu pai e assim no da rainha D. Leonor sua tia e no da Excelente Senhora; e lembre que deu Sua Alteza casa e estado ao senhor infante D. Luís e aos senhores infantes D. Fernando e D. Duarte que Deus tem.

Esta folha foi feita no ano de 1544 em Almeirim quando Sua alteza na dita vila fez Cortes.

§. Parece que custariam o câmbio destes dois contos de ouro e duzentos mil cruzados em se passar de Flandres para cá e no tempo que cá correram passante de três contos de ouro.

Que o extraordinário das armadas das Índias dos anos passados de quarenta e sete e oitenta e as despesas que foram continuando e Tânger e Ceuta, Mazagão e no alevantar de Arzila e Alcácer e satisfações dos mora-

dores dos ditos lugares e assim as que se fizeram de novo, poderão valer um conto de ouro.

À Sr.^a infanta D. Maria deu Sua Alteza também casa.»

Esta conta vem reproduzida nas notas de Fr. Luís de Sousa¹ com pequeníssimas alterações.

As chamadas *despesas extraordinárias* somam aí dois milhões e novecentos e dez mil cruzados, em vez de três milhões e cento oitenta mil. O traslado agora impresso diz além disso que os dois milhões e duzentos mil cruzados de *câmbios* custariam a transferir para cá *passante de três contos de ouro*, isto é o prémio de mais de oitocentos mil cruzados!

O traslado de Fr. Luís de Sousa acrescenta:

«E assim aconteceu que, porque a Fazenda Real não podia acudir a estas despesas, se devem agora na Flandres e nas feiras de Castela um conto e novecentos e quarenta e cinco mil cruzados; e estes vão correndo a câmbio a tão altos preços que, segundo parece por cartas do Feitor de Flandres se dobra o dinheiro em quatro anos.»

Padrões, ou dívida consolidade, já se não podia vender; e a taxa do juro que fora sucessivamente de 5, de 6, de 8, subia a 20 ou talvez a 25 p. cento. Navegava-se num mar tenebroso de usuras.

Quanto importavam os três milhões e cento e oitenta mil cruzados? A quanto subia a dívida de um milhão e novecentos e quarenta e cinco mil cruzados em *câmbios*? Sabemos que a equivalência monetária do cruzado é 2\$057 réis; mas falta saber se esse denominador tinha maior ou menor poder do que o actual. A taxa de juro é também um índice; e quando vemos que o normal re-

¹ An. D. João III. Mem. e Doc., 415-7.

gulava por 6 p. cento, como hoje, podemos dizer que o *valor* do dinheiro não devia diferir muito do de agora. Os juros exagerados dos *câmbios* provinham da crise do Tesouro, e não servem portanto de regra.

Supondo pois uma equivalência perfeita, vemos que as chamadas despesas extraordinárias dos dezoito anos de 1522 a 1540 somavam 6541 contos da nossa moeda, o que efectivamente não é muito; ao passo que a dívida flutuante atingia cerca de 4000 contos, o que é enormíssimo para o mercado de capitais do tempo e para orçamentos de receita de 9 a 10 mil contos¹. Compreende-se pois o estado agudo da crise, que fazia dizer ao conde de Castanheira:

«Quando cuido nas coisas que Vossa Alteza é obrigado a suste e no modo de que está a sua fazenda, representam-se-me tantas desesperações que muitas vezes me parece que vêm mais de a minha compleição melancólica que doutra coisa.

Des que se começou a tomar (dinheiro a câmbio) até agora, nunca se outra coisa fez e quase se não sustém dal as despesas de Vossa Alteza. E porque ainda isto não bastava para se remediarem, se começaram a vender juros (padrões)... e o pior é que já agora não há quem os compre².»

Quase se não sustém dal as depesas de Vossa Alteza, isto é, vive-se exclusivamente de empréstimos, tomados a um preço que dobra o capital em quatro anos, segundo diz o feitor, ou cônsul, de Flandres.

A compleição melancólica do conde da Castanheira ante-

¹ V. o *Apêndice*, a seguir; devendo notar-se que, se se quiser comparar esta importância com a dos orçamentos actuais de 40 mil contos, há-de deduzir-se desta soma, em primeiro lugar, metade que são encargos da dívida, em seguida o valor de todos os serviços públicos, ainda não existentes então ou que estavam descentralizados.

² *Anais, Mem. e Doc.*, p. 416.

via a sorte do País e o termo da viagem iniciada em 1498. O mar devorou-nos; a Pátria naufragou como essa marinha que, levando-lhe a bandeira por todos os mares, se pode dizer que levou também consigo o sangue, a virtude e a força das populações vivas que tinham aclamado o Mestre de Avis.

Antes de morrer em África, D. Sebastião teve um Alcácer Quibir financeiro, quando foi necessário declarar a bancarrota, reduzindo o capital e os juros aos padrões e vendendo-os à força, porque já desde o tempo do seu avô ninguém os queria comprar: só os judeus de Flandres emprestavam a Portugal em condições *em que se dobra o dinheiro em quatro anos...*

APÊNDICE

Orçamentos do século XVII

No livro das *Grandezas de Lisboa*, de Nicolau de Oliveira, publicado em 1620¹ e portanto oitenta anos posterior à época de 1544, em que se reuniram as Cortes de Almeirim, encontra-se um cálculo das receitas e despesas do Estado; ao passo que no *Livro de Toda a Fazenda* temos o orçamento para o exercício de 1607². Os números respectivos são os seguintes em contos de réis, de dois mil e quinhentos cruzados:

¹ Tratado IX e X «das rendas que el-rei tem assim no Reino como nas conquistas, não só enquanto rei, mas também enquanto mestre das três ordens militares» e das despesas que «el-rei faz destas rendas assim no Reino como ns conquistas» pp. 329 e segs. da ed. de 1804.

² Fig. Falcão, 5 e segs.

RECEITAS

	1607	1619
1. <i>Impostos directos:</i>		
Terças do Reino ¹	21 000\$000	?
Chancelaria da Corte ²	6 000\$000	7 000\$000
Chancelaria do Porto ³	700\$000	700\$000
Almoxarifados do Reino ³	206 804\$906	224 555\$721
Almoxarifados do trigo	1 219\$396	232 255\$721
	<u>235 724\$302</u>	<u>232 255\$721</u>
2. <i>Estancos régios:</i>		
Pimenta ⁴	240 000\$000	230 000\$000
Cartas de jogar e solimão ⁵	10 000\$000	5 400\$000
Pau-brasil ⁶	24 000\$000	24 000\$000
Búzio	—	1 200\$000
	<u>274 000\$000</u>	<u>260 600\$000</u>
3. <i>Impostos indirectos:</i>		
Direitos da pimenta ⁷	150 000\$000	121 000\$000
Direitos do anil ⁸	7 500\$000	?
Alfândegas marítimas ⁹	186 500\$000	170 000\$000
Ad. para obras da Alfândega	360\$000	—
Ad. para obras pias	—	11 000\$000
Casas de Lisboa ¹⁰	76 000\$000	} 113 200\$000
Carvão de lenha ¹¹	3 050\$000	
1/3 das rendas municipais ¹²	—	21 000\$000
A transportar	423 410\$000	436 200\$000

¹ Arrendadas. Contribuição para os Castelos do Reino (*Falcão*, 7).

² Cartas, mercês, emolumentos.

³ Impostos directos, em «dinheiro líquido, trigo, cevada, cera» (*Oliveira*, 337) cobrados pelos empregados da Fazenda, *almoxarifes*.

⁴ 20 000 quintais a 30 cruzados — 600 mil cruzados = 240 contos. (*Falcão*, 6)

⁵ Estanco arrendado (*Falcão*, 7; *Oliveira*, 330).

⁶ Id., pago em pólvora a 12\$000 réis o quintal (*Falcão*, 8).

⁷ Cinco naus a 30 contos (*Falcão*, 6). No cálculo de Oliveira (330) está incluído o frete.

⁸ 10\$000 réis por fardo grande e pequeno (*Falcão*, 6).

⁹ Arr. em 1602 e 3 a Jorge Roiz (*Falcão*, *Livro*). «Onde se paga de todas as coisas que vêm por mar e por terra, em parte a dizima, em parte três por cento de entrada e outro tanto de saída e em parte os quintos, excepto trigo que é livre.» Paga-se a el-rei na Alfândega de Lisboa e em todos os mais arrendamentos que por ordem dos Vedores de sua fazenda se fazem, um por cento... para obras pias.» (*N. Oliveira*, *Grand*, 329).

¹⁰ Arrendadas por dez anos (*Falcão*, 6). As casas de Lisboa são: a dos Cinco, a da Imposição nova e velha dos vinhos, a da Portagem, a da Fruta, a das herdades, carnes, coirama, pescados, azeites, negros, carvão e lenha (*Oliveira*, 330). Tudo isto corresponde à actual alfândega do consumo.

¹¹ Arrendadas à dizima e sisa (*Falcão*, 6).

¹² «Têm as Câmaras das cidades e vilas deste Reino rendas... de que el-rei tem a terça parte, a qual importa em 21 contos» (*Oliveira*, 331).

	1607	1619
Transporte	423 410\$000	436 200\$000
Paço da Madeira	—	10 700\$000
Escravos e outros ¹	7 390\$916	—
Consulado ²	55 000\$000	80 000\$000
Consulado direito das naus	25 000\$000	—
Almadravas ³	10 686\$600	14 000\$000
Portos secos ⁴	46 000\$000	36 000\$000
Direito novo do sal ⁵	24 000\$000	30 000\$000
Vinhos em Santarém e Almada	—	1 480\$000
Tábula de Setúbal	—	16 000\$000
	<u>591 487\$516</u>	<u>624 380\$000</u>
4. <i>Bens próprios:</i>		
Fretes da Índia ⁶	7 500\$000	—
Foros	461\$253	778\$000
Lagoa de Óbidos	696\$495	?
Comendas e mestrados de		
S. Tiago, Cristo e Avis	10 314\$936	10 085\$570
Fornos de Vale de Zebro	800\$000	?
Jugadas de Sintra	1 356\$000	?
Minas de estanho ⁷	250\$000	1 400\$000
	<u>21 378\$684</u>	<u>12 263\$570</u>
5. <i>Rendimentos do Ultramar:</i>		
Estado da Índia	355 560\$000	412 500\$000
Brasil	42 000\$000	54 400\$000
Alfândegas de Ceuta e Tânger	3 913\$448	1 200\$000
Açores	40 000\$000	27 000\$000
Madeira	21 400\$000	26 621\$000
Cabo Verde	22 400\$000	14 000\$000
S. Tomé	9 500\$000	14 000\$000
Mina	33 906\$480	40 000\$000
Angola e Congo	21 000\$000	26 000\$000
	<u>549 679\$928</u>	<u>615 721\$000</u>
Total geral	<u>1 672 270\$430</u>	<u>1 744 220\$291</u>

¹ Cobrado pelo Estado: não incluído no arrendamento das *Casas de Lisboa*, *Ibid.*

² Arrendado, *Ibid.*

³ Idem, *Ibid.* e *Oliveira*, 336.

⁴ Alfândegas da raia seca.

⁵ Contribuição nova lançada pelo Governo filipino. Arrendada (*Falcão*, 7).

⁶ As naus da Índia, além de carregarem a pimenta de estanco régio, carregavam mercadorias particulares a frete. *Falcão* (6) orça o frete à razão de 1 500\$000 réis por nau.

⁷ «Rendem as minas de estanho que estão junto a Viseu, quatrocentos mil réis.» (*Oliveira*, 338).

DESPESAS¹

	1607	1609
1. <i>Encargos gerais</i> : ²		
Juros	206 200\$408	
Tenças	167 548\$234	259 996\$861
Ordenados	165 830\$440	
	539 579\$082	259 996\$861
2. <i>Estado</i> : ³		
Casa e capela real.	—	7 865\$322
Moradias	—	15 000\$000
Corte Cera ⁴	—	2 722\$000
Extraordin. ⁵	—	60 000\$000
Beneficência e obras pias ⁶	—	28 750\$000
Esmolas e catequese	—	2 900\$000
Santo Officio	—	6 000\$000
Justiça	—	49 109\$000
Exército	—	4 200\$200
Fortificações do Reino ⁷	—	?
Armadas	546 631\$016	80 000\$000
Despesas miúdas	—	140\$000
3. <i>Ultramar</i> :		
Fortalezas de Marrocos	—	36 000\$000
Ceuta, Tânger, etc.	—	93 000\$000
Madeira	—	9 300\$000
Açores	—	15 630\$000
S. Tomé	—	5 400\$000
Cabo Verde	—	7 000\$000
Angola	—	17 060\$665
Brasil	—	54 388\$295
4. <i>Estado da Índia</i> :		
Casa da Índia e soldos	—	23 000\$000
Naus da carreira	—	192 000\$000
Câmaras de pimenta	—	80 000\$000
Armazéns	—	889\$315
Orçamento da Índia	235 677\$700	405 725\$841
Total geral	1 321 887\$798	1 456 077\$499

¹ Falcão, 9. *Oliveira*, tr. 10.^o, p. 334 *ad fin*.² A diferença entre os totais provém de que no orçamento de 1607 estão incluídos na verba de tenças e ordenados muitos capítulos que Oliveira inclui nas despesas a que Falcão chama de Estado, bem como nas ultramarinas. Enquanto um classifica as despesas por espécies em toda a monarquia portuguesa, o outro descreve-as geograficamente.³ Falcão inclui as despesas coloniais, fora a Índia e o Brasil.⁴ «Os 2722\$000 réis que importam as 777 arrobas e 28 ½ arráteis de cera que lia em cada um ano de renda dos almoxarifados se põem aqui por des-

FERNÃO DE MAGALHÃES

VIDA E VIAGENS DE FERNÃO DE MAGALHÃES, POR DIOGO DE BARROS ARANA, TRADUÇÃO DO ESPANHOL POR FERNANDO DE MAGALHÃES VILAS BOAS. — LISBOA, tipografia da Academia Real das Ciências, 1881; in-8." de 192 pp., com um apêndice do trad. e um mapa do estreito de Magalhães.

Colombo, Vasco da Gama e Magalhães são os três nomes eminentes da história das navegações. A descoberta da América, a do caminho marítimo da Índia, e a passagem do Atlântico para o Pacífico, patenteando em volta os mares do mundo — eis aí os três momentos famosos que encerram o ciclo verdadeiramente épico da audácia e da curiosidade humanas. O livro agora aberto diante de nós, enriquecido com os documentos que o tradutor lhe juntou em apêndice, é uma monografia valiosa por mais de um título, sem todavia modificar seriamente o que já sabíamos pelas informações copiosas de João de Barros nas suas *Décadas*, e principalmente pelo *Diário* de Pigafetta.

O tradutor, no seu apêndice, aponta fontes de estudo

pesa, porque toda se gasta em a Capela Real e com outras igrejas e mosteiros a que el-rei faz a esmola de cera.» *Oliveira*, 344-5.

⁵ «...como são esmolos, presentes, despesas de embaixadores, dotes que se dão a filhos de el-rei». *Ibid.* 348.

⁶ *Ibid.*, 345.

⁷ *Ibid.*, 546. Oliveira não descreve nas receitas os *terços do reino*, declarando que o seu produto se consome e todo nas fortificações do mesmo.

que o autor não manuseou, como são um *Estudo* do Sr. Latino Coelho, a obra de Lord Stanley of Alderley¹, as notícias que dá Gaspar Correia² e outras. Entretanto, a bibliografia de Magalhães está longe de esgotada na obra de Arana, traduzida pelo Sr. Vilas Boas. Mencionaremos Góis na sua *Crónica de D. Manuel*³ onde a história da desnacionalização e da viagem do herói é contada por miúdo, e onde se acha o sumário do contrato lavrado com Carlos V: mencionando também o *Roteiro* que foi impresso pela Academia das Ciências de Lisboa⁴.

É mais importante esta omissão do que a do capítulo de Góis, por isso que o documento impresso pela Academia é o transunto da narrativa de um dos tripulantes da esquadra de Magalhães: um testenunho ocular. A Academia fez a sua publicação servindo-se de uma cópia do traslado que se acha ms. na Biblioteca Nacional de Paris, e de outro ms. pertencente ao fundo da livraria dos monges de S. Bento da Saúde, ao tempo (1826) recolhido no depósito de livros de S. Francisco da Cidade.

Tanto a cópia de Paris, como a de Lisboa, têm uma apostilha, que diz assim:

(Ms. de Paris)

Este terlado sayo doutro que sayo de hum caderno de um piloto genoês que hia na dita armada que escreve toda a vyagem como aquy está, o qual ja foy pera o rregno.

(Ms. de S. Bento)

E isto foi treladado de hum quaderno de um piloto genoês que vy nha na dita nao que escreveho toda a vyagem, como aqui está, e foi pera Portugal no anno de 1542 com dom Amrique de Menezes.

Esteve até 1826 inédito este roteiro da viagem de Magalhães, cabendo à nossa Academia a honra de o ter

¹ *The first voyage round the world by Magellan, translated from the accounts of Pigafetta, etc. by Lord Standley of Alderley.* — London, pr. by the Hakluyt Soc. 1874.

² *Lendas da Índia*, I.

³ Parte III, I.

⁴ *Col. de Not. para a Hist. e Geog. das Nações Ultram.* IV, 1, pp. 145-76.

publicado. A edição vem cotejada em notas com as variantes entre os dois traslados mss. e comentada com os textos de Pigafetta pela edição de Amoretti com a carta do Transilvano², e com as notícias de Barros e Castanheda.

Propondo-nos a resumir sumariamente esse episódio da história dos navegadores modernos, buscando fixar a fisionomia de Magalhães, usaremos do *Roteiro* da Academia e das notícias de Góis, conjuntamente com os subsídios que nos dão o livro de Arana e os documentos ditados pelo tradutor³.

I

O caso de Magalhães, além de impressionar o mundo inteiro pelo valor da façanha, impressionou muito particularmente os Portugueses. Não há cronista do tempo que mais ou menos deixe de notar o carácter do navegador. «Português no feito, mas não na lealdade», diz Camões, tornando-se, como em tudo, o intérprete dos sentimentos nacionais na Renascença.

Na tradição local vive em Sabrosa (de Trás-os-Montes) a lembrança de como o povo, ao saber que Fernão de Magalhães renegara a Pátria indo servir Castela, apedrejou os sobrinhos do renegado, perseguindo-os, a ponto de terem de emigrar para o Maranhão, ao tempo deserto ainda, regressando ao depois a Jafe, mas escondendo o apelido, que os herdeiros só retomaram pelos fins do século xviii.

O sentimento de condenação, formulado pelo povo de Sabrosa lapidando os parentes, era o que todo o por-

¹ Milão, 1800, 14.º.

² Ed. de Colónia, 1523.

³ V. *supra*, pp. 66-67.

tuguês do tempo experimentava nessa idade em que o patriotismo vivia na nossa alma nacional, em que a rivalidade de Castela encontrava na divisão do mundo desconhecido um motivo novo para se acentuar; em que, finalmente, a descoberta dos tesouros da Índia tornara ilimitadas as nossas ambições e insaciável a nossa cobiça.

A sentença de Alexandre VI (1493) dividira o mundo a descobrir entre D. João II e os reis de Castela¹. Coube a Portugal a Índia, porque a achou; à Espanha a América Central e Setentrional por igual motivo. Contudo, a Índia era um domínio muito mais rendoso do que a América selvagem e doentia; e os navios portugueses, seguindo pelos mares do Oriente, tinham chegado já a enfrentar com o Pacífico, para além de Malaca, pelas Molucas. O pensamento de Magalhães consistia em chegar aí pelo lado oposto, rodeando a América, à maneira do que Vasco da Gama fizera à África.

Os cálculos diziam-lhe que as Molucas, esse paraíso da noz e do cravo, ficavam já no hemisfério de Castela: é, pois, natural que a ideia de propor a viagem ao Castelhana, e não ao Português, se formulasse espontaneamente em seu espírito. Magalhães diz algures que a sua viagem não poderia levar-se a efeito sem licença do Castelhana, pois havia de tocar em possessões que estavam fechadas a todo o tráfico não autorizado pelo monarca espanhol.

Com efeito, não se dá com Magalhães o que sucedera com Colombo. Ele não propõe o seu plano a D. Manuel nem vai para Espanha porque lho rejeitem. Parece que, no seu espírito, a empresa só podia levar-se a cabo por meio do Castelhana; e quem reflectir nas opiniões e conhecimentos do tempo, e os combinar com os

¹ V. *supra*, pp. 57 e 66.

actos da vida de Magalhães, verá o fundamento desta hipótese.

O soldado expatria-se, porque lhe não concedem um certo aumento de soldo. Expatriado propõe a viagem ao Castelhana. Que o despeito fosse a causa imediata da expatriação parece fora de dúvida; mas que o motivo da oferta fosse a deslealdade, não parece verdadeiro. Essa empresa era castelhana perante as sentenças papais — não podia ser portuguesa. E tanto assim é, que de outra forma não se concebe como Magalhães, pretendendo realizá-la, não comesse pela propor ao seu rei; nem se compreende tão-pouco o artigo da *Contrata* de Carlos V, em que se estabelece formalmente a proibição de Magalhães ofender de qualquer modo os direitos senhoriais da Coroa portuguesa.

Magalhães, pois, trabalhando para Castela com o conhecimento das sentenças papais, não pode ser acusado de traição à Pátria, ou deslealdade. Não o entendiam, porém, assim o patriotismo, nem a ambição portuguesa. O respeito pela justiça era um sentimento secundário. Se perante os cálculos dos geómetras, as Molucas já não estavam nos limites portugueses, mal do que desvendava esse segredo! Mal do que ia entregar a terra do Cravo e da Maça, as ilhas de Banda, Amboim, Ternate, nas mãos do concorrente rival.

Tais são, a nosso ver, os termos, em que se deve colocar a questão da lealdade do navegador — questão grave para a investigação do seu carácter.

Nascido por 1480, teria em 1518, quando se expatriou, 38 anos; estava na flor da vida, nessa idade ainda moça e já amadurecida, em que as decisões são firmes. Era transmontano, da província onde os homens, afirmativos e duros, não têm a meiguice celta do Minhoto, nem também a violência quase semita do Alentejano. A força portuguesa, o carácter que tanto produz santos, qual um D. João de Castro, como homens livres no atrevimento: essa força, tornada em teima, parece ter

sido a faculdade principal de Magalhães, que não cede a nenhuns convites, depois de ter renegado a Pátria por um capricho. Como os touros que marram de olhos cerrados, assim ele se nos afigura quando investe com a expatriação; mas é bom e geme nos dias tristes da ansiedade aflita. Na véspera da partida de Sevilha dizia ao emissário de D. Manuel que se tudo falhasse «aí estava essa serra de Ossa e sete varas de pano e uns bugalhos». O cenóbio era a redenção desses homens arrastados pelas tentações da glória, da descoberta e da riqueza. Gemendo na solidão da cela, como D. João de Castro gemia no seu eremitério da Penha Verde, os heróis buscavam em Deus a consolação das amarguras do mundo...

Se com efeito nasceu em 1480, foi aos 25 anos que embarcou (1505) na armada de D. Francisco de Almeida, primeiro vice-rei da Índia. Era moço e humilde: foi soldado, como iam os aventureiros para o Ultramar, a fazer vida no saque do Oriente. Três anos depois estava de volta em Portugal: e em 1508 encontramo-lo alistado outra vez na esquadra da Índia, achando-se em 1509 sob as ordens de Diogo Lopes de Sequeira na viagem de Malaca — tentativa frustrada, que levou à conquista por Albuquerque, em 1514, na qual Magalhães esteve.

Daí, parece que acompanhou Francisco Serrão até Ternate, regressando a Malaca e logo a Portugal, onde se acha em 1512 com 32 anos de idade e duas viagens ao Oriente. Os seus serviços tinham-lhe conquistado um lugar na Corte, «andando nos livros dos moradores da casa de el-rei D. Manuel com bom foro»¹.

Não nascera para cortesão. Logo no meado de 1513 vemo-lo alistado na expedição de D. Jaime de Bragança a Marrocos, onde batalhou com a usada galhardia portuguesa no cerco de Azamor; e regressando ao Reino com a esperança de ser melhorado, encontra-se

¹ Góis, *Crón.*

perante a indiferença da Corte — não pode dizer-se hostilidade, porque o renome do soldado não era tal que provocasse invejas.

Góis não diz que o rei o deixasse na mesma posição; diz que lhe não deu tanto quanto ele pretendia:

«Trabalhou muito no requerimento desta moradia, pedindo a el-rei que lhe acrescentasse mais duzentos reais por mês que é meio cruzado de oiro¹ o qual cruzado vale agora 400 reais brancos de seis ceitis ao real, ao qual el-rei saiu com um tostão por mês.»

Ora se, como alega Faria de Sousa, «subir cinco reais em dinheiro é subir muitos degraus em qualidade», se portanto ao lado da questão de interesse é mister pôr a de orgulho e da vaidade, é também fora de dúvida que para o valor da moeda de então o aumento de renda que pedia não deixava de ter o seu peso².

A admiração e a retórica dão cabo de tudo. Inventam-se um manto de abnegação, e veste-se a todos os heróis. Lembramo-nos porém de que essa gente da Índia, na sua bravura, na sua audácia, era em geral movida pela sede de ganhar. Sabiam muito bem avaliar as rendas das fortalezas e tomar o peso ao produto das tomadas. A conquista era um negócio, sem por isso deixar de ser um movimento de patriotismo e de religião. No coração do homem confundem-se o ouro e ganga: só a fantasia inventa os tipos inteiriços. Que significa a fama adquirida pelas *frases* de D. João de Castro, a das barbas, a de não ter galinha, etc., senão um protesto ingénuo contra a avidez dos soldados da Índia?

Essa avidez era excitada pelas descobertas de cada dia. Uma nação inteira se achava na situação que se vê por toda a parte onde aparecem minas: na situação do Brasil no século XVIII, da Califórnia no século XIX, na

¹ 1\$080 rs.

² Multiplique-se por cinco vezes o valor de 1\$080 rs.

situação de mais de uma aldeia da Mancha, onde toda a população sonha com a descoberta dos tesouros escondidos nas veias misteriosas da terra.

Ora no século xvi, o mar era a grande mina donde saíam como filões as ilhas e continentes. A cosmografia, mais ou menos fantástica, assaltava todas as cabeças, e, como Barros diz, «tem deitado a perder mais portugueses ignorantes, do que tem ganho os doutos por ela».

Hoje, a três séculos de distância, vê-se de outro modo. A alucinação cosmográfica de Colombo descobriu a América; e a de Faleiro, porventura o mestre de Magalhães, ia descobrir a passagem do Atlântico para o Pacífico, mostrando a derrota da circum-navegação da Terra. Magalhães, educado navegador e soldado por seis ou sete anos de trabalhos, ruminava, no seu despeito, o projecto da sua empresa. Faleiro, «grande homem na cosmografia e astrologia e outras ciências humanas», vivia na Covilhã. Nunca viajara, nem possuía os dotes militares, nem a audácia do aventureiro. Por outro lado, Serrão, o companheiro de Magalhães que ficara em Ternate, carteava-se com ele, dando-lhe indicações geográficas acerca das Molucas. Observavam-se os mapas; e a circunstância da forma comum às metades austrais dos continentes já conhecidos, levava a supor que a América se adelgaçaria também para o Sul, terminando num cabo, como o Comori, e o de Malaca, ou o da Boa Esperança.

Sobre estes elementos e planos veio a cair a semente dos desdêns da Corte para os amadurecer. A empresa em projecto não podia levar-se a cabo sem a anuência de Castela, por ter de se entrar no seu hemisfério. Portugal repelia e desprezava aquele que lhe dera seis anos de serviço. A ingratidão, virtude do monarca, consumara a desgraça de Duarte Pacheco, D. Francisco de Almeida e de tantos mais...

«Não se contentando», diz Góis, «se desnaturou do

Reino, tomando disso instrumentos públicos, e se foi a Castela servir el-rei D. Carlos.» O soldado procedia praticamente: emigrou, em vez de dizer à Pátria que lhe não possuiria os ossos, à maneira do que diria Camões copiando o Africano. O transmontano, duro sem ambages, para ficar em paz com a sua consciência jurídica, abdica a nacionalidade, retirando o preito de homenagem quase feudal, que ainda existia dos vassallos para com o rei.

Conquistava a liberdade, renegando a Pátria. Chegava a Sevilha em Outubro de 1517.

É este momento em que a sua empresa começa — para acabar com a morte, como a de Alexandre!

II

Em Sevilha, Magalhães travou com a família dos Barbosas relações tão íntimas que casou com a filha de Diogo. O cunhado, Duarte Barbosa, futuro companheiro da expedição, é o autor do *Livro da Índia*, que a nossa Academia publicou¹, livro cuja tradução espanhola andou com o nome de «Magalhães». Também Arana lho atribui² embora emende o erro numa nota.

Os Barbosas eram uma família de pilotos que emigrara para Espanha, onde se tinham fixado, abrigando-se à protecção dos herdeiros de Bragança, expatriados desde o tempo de D. João II. Magalhães, pois, achou em Sevilha uma terra e uma família nova.

O seu plano amadurecia com a meditação, e não lhe faltavam esperanças de êxito. Já então se varrera a primeira ideia de que um continente maciço ocupasse a área do mar Pacífico, fazendo das costas orientais da

¹ *Col. de not.* (1813), vol. I.

² P. 21 da trad. port.

América a face oposta dessas Índias, a que se chegara por Ocidente, via de África.

Nas ideias cosmográficas da Idade Média um vasto continente, uma Índia enorme, era o que se supunha existir. Colombo partiu em busca da contracosta desse continente, e morreu crendo ter descoberto os limites ocidentais da China e do Japão. Por isso se ficou chamando índios aos indígenas da América, e ainda hoje se dizem Índias Ocidentais (*West-Indias*) as possessões britânicas da Guiana.

Breve, porém, os castelhanos de Pizarro e Cortés, transpondo a América Central, aí onde os dois continentes estão apenas ligados por um istmo, viram que para o lado oposto se estendia outro mar, em vez do suposto maciço continental. Era um continente novo que se interpunha no oceano como uma barreira, vedando o acesso da Índia Ocidental, ou Extremo Oriente.

Lançaram-se, portanto, os castelhanos à busca de uma passagem marítima, correndo ao longo a costa, explorando os grandes rios americanos que vazam todos (salvo o Oregão), como é sabido, para o Atlântico. Sobre o Pacífico, a cordilheira andina levanta-se como uma muralha contra o mar.

Nesse empenho de achar a passagem através do continente, ou ao sul dele, chegou Solís até o rio da Prata. Magalhães, é de crer, ou por previsão própria ou por lições de Faleiro, pensou por analogia que também a América Austral, como a África, devia acabar num cabo, e que por aí seria a passagem. O seu plano era pois análogo ao de Vasco da Gama, pelo lado oposto.

Em Outubro de 1517 chegava Magalhães a Sevilha; em Setembro do mesmo ano chegara às Astúrias o moço rei, Carlos I — futuro imperador da Alemanha, em cuja cabeça a Espanha ia ver reunir-se ao ceptro da Europa quase inteira o domínio em quase toda a América. Desde Carlos Magno não houvera ainda um

poderio tamanho; e a hegemonia do mundo cabia agora à Espanha na flor da vida, na exuberância da força, terminada a reconquista aos árabes, banidos os mouros e judeus, consolidada a monarquia, e pode dizer-se que unificados os antigos Estados independentes da Idade Média.

O momento favoreceu Magalhães: favoreceu-o a circunstância de o moço rei ser um homem dotado de génio, que, percebendo o alcance da empresa, a considerou como coisa própria. Quatro meses depois da chegada a Sevilha, Magalhães está com Faleiro em Valhadolid, na corte de Carlos I (23 de Fevereiro de 1518). Tinham comprado a protecção de um burocrata, mediante a cessão da oitava parte dos lucros da empresa. Não se entrava de graça nos palácios dos reis.

À protecção do sevilhano Aranda veio juntar-se, em Valhadolid, a do bispo de Burgos, que abraçava esta ocasião propícia de se desferrar dos erros cometidos, quando embaraçara as aventuras bem fadadas de Colombo, de Balboa e de Cortés. Abriram-se as portas da Corte aos dois portugueses, e, no breve prazo de um mês, tinham terminado as negociações, assinando-se a Contrata de 22 de Março de 1518.

É esse documento que, impresso por Navarrete¹, se acha também em resumo no nosso Góis². As condições principais da Contrata eram estas:

Franquia para navegar e aportar nos domínios castelhanos, sem ofensa dos Portugueses;

Prazo de dez anos que o rei de Castela não consentiria que outra armada seguisse a rota de Magalhães e Faleiro;

Concessão de vintena de tudo o que descobrissem, depois de deduzidas as despesas feitas pela Coroa;

¹ *Col.* IV, 121.

² *Crón.*, 3ª., p. 11.

Título de *adelantados* e *regedores* das ilhas e terras que descobrissem, para eles e para seus filhos herdeiros *de jure*, para sempre, ficando o senhorio supremo para el-rei e seus descendentes;

Licença para levarem anualmente para as terras descobertas o valor de mil cruzados de fazenda, empregando-a na troca do que quisessem, sem pagarem mais do que a vintena;

Descobrendo mais de seis ilhas, seis ficariam ao rei e duas aos armadores, sendo nestas a concessão da décima quinta parte das rendas e direitos, líquidos de despesas;

Mercê do quinto de tudo o que trouxessem na primeira armada, deduzidas as despesas;

Sobrevivência de toda as concessões na pessoa do que restasse, quando um morresse;

Armamento de cinco naus pela Coroa, à sua custa, abastecendo-as e tripulando-as.

Como se vê a expedição dá lugar a um contrato em forma, segundo um tipo adoptado já em Portugal para a descoberta e colonização dos Açores e da Guiné. Vasco da Gama foi de outro modo: por conta do rei, numa viagem *oficial*, como se diria hoje.

Breve se soube em Lisboa a combinação.

Havia por cá um grande receio de que os Castelhanos chegassem às Molucas, isto é, ao Extremo Oriente, por via da América; e já em 1512 as reclamações de Portugal tinham impedido a viagem de Solis nesse empenho. Agora, seis anos depois, Álvaro Costa «que lá andava sôbelo o casamento da infanta D. Leonor», conforme diz Góis, apressa-se a anunciar para Lisboa o ocorrido, numa carta que o cronista viu e na qual o embaixador aconselhava a el-rei D. Manuel que chamasse Magalhães e lhe fizesse mercê.

É talvez essa a carta que o tradutor junta no

Apêndice¹. Presentes em Conselho, em Sintra, as notícias do enviado em Espanha, divergiram os pareceres sobre as resoluções a tomar. O rei optou pelo dos cépticos, que votavam por que se não chamasse Magalhães: procedesse-se assim, diziam, e não faltariam charlatães a explorar a mesma indústria, pelos mesmos meios.

Nada leva a crer que Magalhães deixasse de si na Corte um renome bastante grande para fazer avolumar os receios de êxito da sua empresa. Tantas aventuras tinham falhado, e eram tantos os aventureiros mais ou menos obscuros na turba dos fidalgos da Corte, soldados da Índia, que este parecer, embora o êxito viesse condená-lo, não pode deixar de considerar-se sensato. Contra ele era o bispo de Lamego, alegando que D. Manuel, ou devia chamar o Magalhães e fazer-lhe mercê, ou devia mandá-lo assassinar onde estava. Esta opinião, contra a qual não devemos tão-pouco insurgir-nos, era talvez a mais razoável para o tempo. Não se faça do bispo uma facínora ou um energúmeno. O assassinio era vulgar nessas cortes italianizadas; e as crónicas rezam dos homicídios políticos de D. João II e de D. João III.

Como quer que seja, esses políticos, discípulos todos de Maquiavel, preferiam os meios mansos. Magalhães não foi assassinado, nem o reino desceu ao ponto de lhe oferecer a mercê recusada. Procedeu-se de outro modo: convidando-o, doutrinando-o officiosamente por meio do feitor que o rei tinha ao tempo em Sevilha e se chamava Sebastião Álvares.

É a carta-relatório deste cônsul ao rei, nas vésperas da partida da expedição (18 de Julho de 1519) o mais importante dos documentos inéditos que o tradutor juntou ao texto da monografia de Arana.

O resto do ano de 1518 e a primeira metade do de 1519 passam-se no armamento dos navios, trabalho en-

¹ Ap. (p. 181-3), 28 de Setembro de 1518, de Saragoça.

tre cortado de intrigas, mas sempre protegido pelo bispo de Burgos, por Carlos I, e pelos mercadores ou banqueiros que forneciam os meios para a empresa. Em vão, Álvaro da Costa insta com o rei de Espanha para que a abandone; em vão, por outro lado, os burocratas castelhanos levantam embaraços. A teima lusitana de Magalhães e o apoio decidido do rei passam por cima de tudo, vencendo. Novos obstáculos surgiram com as exigências de Faleiro, que, tendo porventura sido, ao que parece, o iniciador da ideia, é posto de parte e nem chega a embarcar; queria-se para a empresa, não a *bélis* de um astrólogo, mas sim a audácia de um aventureiro.

Magalhães resistia com tenacidade às tentações do feitor de D. Manuel que, sem querer manifestar as suas ofertas, ordenava a Sebastião Álvares que fizesse o possível para obter a volta do expatriado. «Fui à pousada de Magalhães» escreve ele para Lisboa ao rei, «onde o achei consertando cortiços e arcas com vitualhas de conservas e outras coisas. Apertei com ele: que pelo achar naquele acto parecia conclusão da obra dos seus maus propósitos; que lhe falava pela última vez como amigo para o dissuadir; que voltasse à graça de S. A.», etc.

Magalhães, parando, respondia «que não poderia já tal fazer por sua honra senão seguir seu caminho». Esta resposta, na véspera solene da partida, indica uma hesitação, uma dúvida, talvez um remorso. Arrepende-se-ia na hora de partir para uma viagem em que morreu? Aparecer-lhe-ia a visão da morte na impenitência da deslealdade?

O feitor anima-se, insiste. Todos lhe chamariam vil, todos o acusariam de traidor. Voltasse às boas intenções de quando lhe dizia que, se S. A. o chamasse, iria sem outra certeza de mercê, e que, se a mercê falhasse, aí estava essa serra de Ossa e sete varas de pano e umas contas de bugalhos. Então, quando falava assim, estava na verdade...

E muitas outras coisas foi dizendo o feitor, mas em vão. Já sem dúvida era tarde para recuar. Portugal e Castela apertariam as mãos para o condenar e o escarnecer. A sua sorte estava lançada, a esquadra pronta, o mar chamando-o...

Não confirma a carta do feitor o que os Castelhanos dizem acerca dos navios que descrevem como bons. Álvares pinta-os a D. Manuel «muito velhos e remendados», acrescentando: «Eu para Canárias navegaria de má vontade neles, porque seus liames são de sebes.» Seria lisonja do cônsul? Todos os navios, cinco, não levavam mais de 80 *tiros* de artilharia e 230 homens. Chamavam-se *Trindade*, do comando de Magalhães; *Santo António*, de João de Cartagena, feitor-mor da armada e adjunto de Magalhães; *Conceição*, de Gaspar de Quesada; *Vitória*, de Luís de Mendonça; e *Santiago*, de João Serrano. Era uma nau de 110 toneladas, duas de 80, e duas de 60, no dizer do feitor Álvares. Levavam a bordo «cobre, azougue, panos baxos de cores, sedas baxas de cores e marlotas feitas desta seda», para o resgate com os indígenas.

Iam nas guarnições, além de Pigafetta, que escreveu a viagem, vários estrangeiros: e entre ele decerto o genovês, cujo roteiro foi publicado pela Academia em 1826. Iam vários portugueses, e a lista deles encontra-se na carta do feitor: Duarte Barbosa, cunhado de Magalhães; Carvalho, Estêvão Gomes, Serrão, todos pilotos; Francisco de Asseca, filho do comendador do Rosmaninhal; Cristóvão Ferreira, filho do de Castelejo; Martim Gil, filho do juiz dos órfãos de Lisboa; Luís António de Beja, Pêro de Abreu, criado do bispo de Safi; António Fernandes, de Lisboa; Luís António, de Beja; João da Silva, da Madeira, e outra gente miúda de moços.

Portugal, como se vê, não estava representado apenas na pessoa do capitão: portugueses eram muitos e das mais variadas partes. Nesse tempo ardia em nós a

febre de navegação como doença crónica nacional. Viajar, descobrir, conquistar, piratear, foi a paixão de um século para os filhos dos lusitanos.

A esquadra pronta, as guarnições a postos, Magalhães não partia, como Colombo, guiado por uma visão, a engolfar-se no mar ignoto; ia, como Vasco da Gama, com a sua rota bem definida, passar o cabo da extrema América. «É certo que a navegação que estes esperam fazer», escrevia a D. Manuel o feitor, «el-rei D. Carlos o sabe, e Fernão de Magalhães assim mo tem dito. A rota que se diz hão-de levar é direito ao cabo Frio, ficando-lhe o Brasil à mão direita até passar a linha de partição e dali navegar a eloeste e loesnoroeste direitos a Maluco, a qual terra de Maluco eu vi assentada na poma e carta que cá fez o filho de Reynell, a qual não era acabada quando cá seu pai veio por ele, e seu pai acabou tudo, e por estas terras de Maluco e por este padrão se fazem todas as cartas, as quais faz Diogo Ribeiro e faz as agulhas, quadrantes e esferas.»

III

A 10 de Agosto largaram os navios de Sevilha, e a 20 de Setembro de S. Lucar de Barrameda, afastando-se no oceano. Estas são as datas de Pigafetta seguidas no texto; o roteiro da Academia põe a saída de S. Lucar a 21, e põe a 30 de Setembro a chegada a Tenerife, dada por Pigafetta de 26. A 3 de Outubro deixaram as Canárias navegando para o Sul.

Deu-se então o primeiro conflito entre o capitão português e o adjunto castelhano, o Cartagena. A rivalidade do posto acirrara-se por questões de cortesia, e Magalhães que andara com Albuquerque em Malaca, e sabia decerto o que o herói fizera às barbas de João da

Nova, deitou as mãos ao corpete do castelhano, num conselho a bordo da *Trindade*, mandou amarrá-lo ao cepo.

Felizmente os mares iam bonançosos, e fora no meio das calmas do golfo da Guiné que se levantara a contenda dos capitães.

A 13 de Dezembro, sem outro incidente, entraram na baía do Rio de Janeiro, demoraram-se aí duas semanas, continuando a sua viagem para o Sul, ao longo da costa americana até o rio da Prata ou rio de Solis (o roteiro da Academia chama-lhe de S. Cristóvão), onde entraram em 10 de Janeiro de 1520. Depois de registar esse vasto estuário das águas continentais sul-americanas, subindo o curso do rio e visitando as costas, Magalhães fez-se de novo ao mar em 14 de Fevereiro. (O roteiro da Academia diz a 2.)

Aproximavam-se dia a dia do ponto culminante da viagem. Haveria, não haveria, passagem para oeste pelo sul da América? Vasco da Gama, em condições análogas, sabia já que a África terminava no cabo reconhecido por Bartolomeu Dias; sabendo também pelas cartas do Covilhã o rumo a seguir logo que tivesse dobrado a Boa Esperança. Magalhães suspeitava ou, antes, ardia naquela fé que levanta montanhas e dá realidade às conjecturas. Não parece, contudo, que o arrastasse uma alucinação mística igual à de Colombo, que se julgava guiado pelos textos de Isaías e no silêncio das noites do vasto oceano conversava com Deus... O nosso transmontano possuía a força de um herói, sem a iluminação mística do genovês.

À maneira que desciam a costa, Magalhães com a indagação perscrutadora, ia reconhecendo todos os cabos e baías — em demanda do estreito, diz o texto. Mas a nós parece-nos que na ideia do navegador não estaria bem claro ainda que a passagem devesse dar-se, ou por um estreito, ou em torno de um cabo. Como quer que fosse, agora que o momento crítico se aproximava, era

mister não perder um palmo de costa penetrável sem o deixar reconhecido.

Já a estação ia adiantada; os dias não contavam mais de sete horas; o tempo era frígido; a prudência mandava esperar. O capitão, pois, entrado a 31 de Março no porto de São Julião (49° 30') resolveu invernar aí.

Mas a rivalidade ciumenta dos Portugueses e Castelhanos tinha lançado uma semente de discórdia nas guarnições, agravada já pelo conflito do golfo da Guiné e pela prisão do Cartagena, que continuava em ferros a bordo da *Conceição*. A decisão da paragem no porto de São Julião foi motivo para se tramarem conspirações novas.

Na noite de 1 de Abril, Magalhães dormia sossegado a bordo da sua nau *Trindade*, quando a revolta se declarou na esquadilha. Quesada, que tinha o Cartagena preso, soltou-o. Armados, mais a guarnição, foram assaltar e tomaram a *Santo António*, prendendo o capitão Álvaro de Mesquita e apunhalando o mestre. Mendonça, também conjurado, tinha a *Vitória* pelos rebeldes. Três dos cinco navios eram contra o capitão-mor, de quem os revoltosos exigiam condições.

Viu-se então mais uma vez a decisão corajosa do português. A suprema audácia era aí a suprema sabedoria. Ceder seria perder-se. Eis aqui os termos em que o roteiro da Academia conta o procedimento de Magalhães:

Em este porto se levantaram três naus contra o capitão-mor, dizendo os capitães delas que o queriam levar preso a Castela, que os levava todos a perder: onde por indústria do dito capitão-mor e ajuda e favor dos estrangeiros (portugueses) que consigo levava em sua nau, se foi às ditas três naus, que eram já levantadas, onde foi morto o capitão de uma delas e tesoureiro de toda a armada, que havia nome Luís de Mendonça, o qual foi morto na mesma nau (*Vitória*) às punhaladas

por o meirinho-mor da armada que para isso foi mandado por Fernão de Magalhães em um batel com certos homens: e cobradas assim as ditas naus, daí a cinco dias mandou Fernão de Magalhães degolar e o esquarterar a Gaspar de Queixada, etc.

A crueldade é uma das feições da força lusitana: mas a crueldade era indispensável entre esses marinheiros-soldados, aventureiros sem escrúpulo, costumados à rapina, desbocados pelas longas viagens perigosas em contacto com os selvagens bravios, ou com os requintes das civilizações podres. Pedir-lhes humanidade seria absurdo. A vingança de Magalhães não se compara, nem de longe, com as façanhas tremendas de Vasco da Gama na Índia, durante a sua segunda viagem, ou de Francisco de Almeida largando a vingar o filho morto em Chaul...

Mandado numa lancha, Duarte Barbosa — o que no seu *Livro* nos deixou quadros tão realistamente pitorescos dos costumes do Indostão — foi em socorro do meirinho ou *alguacil*, Espinhosa, e apoderou-se da nau *Vi-tória*, cujo capitão jazia morto a punhaladas. A *Conceição* e a *Santo António* quiseram fugir; mas Magalhães fechou-lhes com os seus três navios a entrada do porto, e, varando-os com a artilharia e os mosquetes, levou-os de abordagem.

Assim, numa baía perdida da América remota, um punhado de homens, partidos a descobrir um mundo, mostravam a loucura singular da nossa espécie. Tão cobiçoso de domínio, tão ávido de gozo e império, o homem consome a vida e a fortuna, perdendo sempre uma felicidade atrás da qual corre. O troar dos canhões de Magalhães, no silêncio agreste do mar virgem das costas ignotas da América Austral, obriga a meditar. Que extravagante personagem nós somos, com a cabeça capaz de sentir a pureza das coisas, com o sangue a arrastar-nos para as loucuras singulares...

Magalhães foi inclemente. Mendonça, apesar de morto, ainda o esquartejaram; Quesada, como vimos, foi decapitado e esquartejado também. Um criado dele salvou a vida por servir de algoz. Cartagena e um capitão francês ficaram abandonados na praia selvagem, onde morreram.

Abafada a revolta, prosseguiu a empresa. Reparavam-se os navios, enquanto no menor deles, o *S. Tiago*, Serrão saía destacado a reconhecer a costa para o sul, e, visitando o rio de Santa Cruz (50°), naufragava poucas léguas abaixo. A guarnição, salva, foi pela costa a São Julião e repartiu-se pelos quatro navios restantes. O malogro do ensaio confirmou o capitão no seu plano de invernar. Os temporais cresciam com o frio que chegava a gelar as mãos dos trabalhadores.

No meio desse isolamento fúnebre do Inverno, em regiões que tinham por desertas, apareceu-lhes um dia um gigante. «Era tão alto», diz Pigafetta, «que a nossa cabeça apenas lhe chegava à cintura.» Dos grandes pés que tinham deu-lhes a gente castelhana o nome de patagões, com que ficaram; e se hoje essa variedade interessante da espécie humana está reconhecida e estudada, não deixava contudo de ter o valor o testemunho do marinheiro anónimo que escreveu o roteiro da Academia. Diz ele:

... os homens são de altura de nove até dez palmos, muito bem-dispostos e não têm casas, somente andam com gados de uma parte a outra, e comem carne meia crua, e são todos frecheiros, e matam muitas animárias com as frechas, e das peles fazem vestiduras, *scilicet*, fazem as peles muito macias, e as feições (feiçãoam) à feição do corpo, o melhor que podem, então cobrem-se com elas e atam-se por a cinta. Quando não querem cobrir da cinta para riba, deixam cair aquele meio que tem da cinta para cima, ficam para baixo dependurados àquela cingidura, que têm cingida. Trazem sapa-

tos, que lhes cobrem acima do artelho quatro dedos, de dentro cheios de palha, para trazerem os pés quentes. Entre eles não há ferro, nem outro artifício de armas, somente de pedernal fazem os ferros das frechas e assim os machados com que cortam, e as anxós e sovelhas com que cortam e cozem os sapatos e as vestiduras. É gente muito ligeira e não fazem mal.

Com efeito, as primeiras relações da guarnição com os indígenas foram pacíficas, tornando-se ferozes, como sempre, desde que Magalhães prendeu a bordo um par de patagões para os levar a el-rei de Espanha.

Por fim, a 24 de Agosto, saíram de São Julião os quatro navios: a *Santo António* levava Mesquita por capitão, a *Conceição* Serrão, a *Vitória* Duarte Barbosa, cunhado de Magalhães, que seguia na *Trindade*. Foram navegando para o sul até a embocadura de Santa Cruz, onde se abrigaram de um temporal desfeito. Era ainda Inverno; era ainda necessário esperar.

Dois meses se conservaram aí, fazendo-se por cabo ao mar em 18 de Outubro, e chegando ao fim de três dias de navegação à boca do estreito que manteve o nome do descobridor. Eram decorridos treze meses e um dia desde que tinham largado de Barrameda.

Todas as pesquisas feitas enquanto estacionavam à boca atlântica do estreito, sondando-o e visitando-o por algumas léguas, concordavam em dizer que a passagem entre os dois mares se encontrara. Magalhães tinha decidido baixar até 75°: só nessa altura rumaria a leste, indo demandar as Molucas pelo caminho da Índia.

Não foi mister tanto.

O capitão reuniu conselho a bordo da *Trindade*. Seguiram para Ocidente, ou dariam por consumada a descoberta, regressando a Castela com a nova? Mas de que valiam as opiniões prudentes para a audácia forte

do capitão? Quem ousaria contrariar aquilo que se sabia ser o seu propósto invariável? Apenas um, o piloto português Gomes, alegou o mau estado das naus e a falta de mantimentos. Magalhães respondeu-lhe que se havia de prosseguir, ainda quando não houvesse para comer outra coisa mais do que os coiros das antenas dos navios. Não eram palavras vãs: era a expressão de uma teima heróica. Se fosse necessário lançar outra vez mão da crueldade, não hesitaria; quem alegasse os embaraços da empresa ou a falta provável de víveres, seria morto, como os rebeldes em São Julião.

Seguiram, pois; mas que restava aos tímidos senão a sorte dos companheiros de Albuquerque na Índia? Fugir; fugir ao mando férreo de um desses portugueses de bronze, que, na sua teima indomável, pareciam doidos ao comum da gente. Mais ou menos doidos se afigura sempre à mediocridade ordinária todo aquele homem que a excede. Achamos sempre loucura aquilo que não sentimos ou não percebemos.

O piloto Gomes, subjugando o capitão da *Santo António*, fugiu pois para Espanha, chegando a Sevilha a 6 de Maio (1521) a contar aos oficiais da Casa de Contratação aquilo mesmo que os foragidos de Ormuz vieram dizer de Albuquerque a D. Francisco de Almeida: Magalhães era tão cruel como doido; levava a empresa à perdição; manchara-se no sangue dos companheiros que vitimara... E os homens de Sevilha procederam como os da Índia, condenando o herói, perseguindo-lhe a família — aquele que, morto, ou moribundo, se nessa própria hora não dava à Espanha as Molucas, dava-lhe mais de metade da América Austral e as Filipinas.

Se o herói é doido para o comum da gente, também a inveja vulgar se praz na vingança mesquinha, chegada a hora de qualquer ajuste de contas mais ou menos bem traçadas. Ai do que vacilou! Mal do que não pôde vencer! A opinião é implacável, os homens iconoclastas por inveja...

A *Santo António* fugiu; mas já não havia sombra de dúvida acerca da passagem entre os dois mares. O estreito, na sua solidão medonha agitada pelos bramidos do mar, ensombrada pelo alcantilado das margens, sem homem vivo que surgisse, era contudo um vaso de alegria para aquele que se lançara aos mares ignotos, como os argonautas buscando o velocino de ouro. Ao bramido do mar terrível respondia com salvas de artilharia, falando pela goela dos canhões às montanhas, aos canais, às terras distantes que se desenrolavam para o sul e a que pôs por nome *do Fogo*.

Finalmente, a 27 de Novembro, pouco mais de um mês depois de entrados, saíram do estreito, desembocando no mar Pacífico. Foi a *Vitória* o primeiro dos quatro navios que lhe sulcou as águas.

Pode dizer-se que a empresa termina aqui: os heróis acabam logo que se consumou a façanha. A de Magalhães estava completa.

Ele vai atrás das Molucas; assim Vasco da Gama ia em demanda do Preste João, e Colombo em busca da Índia! O norte do pensamento ingénuo é como uma miragem, para além da qual está escondida a verdade. As Índias de Colombo eram uma quimera, o Preste João um régulo abexim, as Molucas umas ilhas perdidas nos confins do Oriente; mas para além das quimeras ficavam a América descoberta e circundadas pelo sul as duas grandes moles continentais do mundo. Agora, graças ao esforço da triáda dos heróis, já sobre o Globo não há paragens vedadas; e com as correntes marítimas e com as correntes aéreas que são a circulação desse grande animal cósmico, pode girar também as naus, levando a seu bordo os homens que são a nave onde se agita o pensamento — água, ar, ou sangue do universo inteiro!

Chegando ao Pacífico, Magalhães só lhe faltava morrer na empresa, para satisfazer, como Alexandre ou Albuquerque, às exigências da estética; sem a qual não há heróis. Vasco da Gama viveu de mais.

IV

Dos cinco navios saídos de Sevilha, apenas três entravam no grande mar de Oeste: um naufragara em Santa Cruz, outro fugira para Espanha. Ao emergirem do estreito, percorrido já em toda a sua extensão, os navegantes encontraram um oceano em bonança. Chamaram-lhe Pacífico — a paz das ondas, a paz da alma pela consumação da façanha! Faltava a última, a derradeira paz do aniquilamento na morte...

Já os mantimentos escasseavam: nem os ilhéus áridos que iam topando na sua derrota para o N. lhes davam com que renovar as provisões. A aguada estava podre, e o arroz pesado às onças coziavam-no em água do mar: iam enfermando e morrendo. Roíam o couro dos mastros, depois de o demolharem por dias. A bolacha comida de bichos era um pó acre palpitante. Iludiam a fome tragando serradura; um rato valia a bordo meio ducado. Os que não caíam, arrastavam a sua miséria e a sua fome, com as gengivas inchadas pelo escorbuto, a ponto de esconderem os dentes inúteis.

E o chefe? Sombrio como um destino, Magalhães, o português forte, não cedia. Rumava direito à linha, para daí seguir para oeste, em demanda das Molucas. Os três navios, tripulados por moribundos, deixando no mar um rasto de cadáveres, seguiam impelidos por um vento favorável que parecia uma ironia da natureza. Era a monção da morte para o herói e para os seus melhores companheiros.

Iam, diz o roteiro da Academia, direitos «à linha donde disse Fernão de Magalhães que já estava em paragem de Maluco; mas por terem informação que em Maluco não havia mantimentos disse que queria ir da banda do N. até dez ou doze graus donde chegaram até

13, etc.». Se foi, com efeito, este o motivo que induziu os mareantes a subir no Pacífico, a sua suposição levou-os ao verdadeiro caminho. A grande corrente que no seio desse oceano descreve uma figura ovóide com a base contra a Califórnia e a ponta contra a ilha Formosa, tendo no seio o mar de Sargaço, corre da China para a América, na metade setentrional, e regressa em sentido inverso, passando entre 10° e o Trópico, ao sul das ilhas Sanduíche, para ir coar-se como por um crivo através do pelotão das ilhas Marianas.

Chegados a 13° na zona da corrente norte-equatorial, os navios de Magalhães rumaram para *loeste*, e em breve, levados pelo curso marítimo, foram bater contra um arquipélago. Chamaram-lhe dos Ladrões. Eram 5 de Março. Os navios fundearam, vendo-se logo cercados pelos enxames dos parás dos indígenas, selvagens que sem reboço trocavam, furtavam, invadiam os navios, a ponto de ser necessário varrê-los a tiro, e ir em lanchas queimar certas aldeias. Nas ilhas Marianas, ou dos Ladrões, Magalhães fez aguada, refrescou de víveres, descansou a gente, para prosseguir.

A partir desse arquipélago, os mares do Extremo Oriente vêem-se coalhados por uma poeira de ilhas — acaso fragmentos de um continente perdido. Inclinando para o sul, saindo da corrente que o levaria à Formosa, Magalhães foi aportar a uma das Filipinas que denominou São Lourenço, e a que o roteiro da Academia chama também «o vale sem perigo». Vale sem perigo era com efeito a terra dessa gente, entre efeminada e ínfima, misto singular de um estado quase animal, e de uma caducidade extrema. A conjunção destes dois traços é o que todos os viajantes posteriores acharam nos indígenas do mar Pacífico: nessas ilhas que, sendo a cauda perdida das civilizações degeneradas do Extremo Oriente, são ao mesmo tempo espécies de paraísos, na vegetação luxuriante e na condição quase animal dos seus homens primitivos.

O *rei* do «vale sem perigo» foi da melhor vontade a bordo, e, como Vasco da Gama em Melinde, também Magalhães, orgulhoso, se prazia a mostrar-lhe as cou-raças e capacetes, os arcabuzes dos soldados, a artilha-ria terrível, e a bússola misteriosa que traça no plano das ondas as estradas fugitivas sulcadas pelas quilhas dos navios, como o arado abrindo os regos pelos cam-pos.

No «vale sem perigo» havia também ouro e especia-rias como em «Maluco», segundo os nossos diziam, e Magalhães, já seguro do êxito da sua empresa, não se apressava a concluí-la. Achava-se bem, imperando, sobre os indígenas rudos. Os barcos iam e vinham da praia para bordo, os naturais fraternizavam com os forasteiros; e os capitães, visitando a terra, planta-vam a cruz, que nas navegações dos peninsulares da Europa Ocidental católica era o símbolo da suserania religioso-política imposta às regiões descobertas.

Magalhães, decidido a não prosseguir sem ter avas-salados os *reinos* dessas ilhas, parte com o de Masaguá para Zebu — três dias apenas de viagem — de 4 a 7 de Abril. Havia um mês que aportara às Marianas.

Ao fundearem os navios no porto, houve um pânico em terra. As praia coalhava-se de gente armada, saindo das moitas de árvores, em cujos troncos, como ninhos, os naturais punham as casas. O mar, escondido em fumo, troava com as salvas dos três navios de Maga-lhães empavesados de bandeiras. Que impressões sin-gulares assaltariam a imaginação dos naturais perante semelhante fenómeno? Que mitos extravagantes lhes ondulariam nos cérebros para nos explicar casos tais e nunca vistos?

O de Masaguá entendeu-se como o de Zebu, e, dissipa-do o primeiro pânico, chegou o momento dos abra-ços e das festas — o instante da apoteose do herói entre os gentios na véspera da morte. Por todo esse Oriente caduco, um feudalismo mais ou menos firme constituía

o sistema político dos Estados, congregados numa cadeia hierárquica de régulos. Os vassalos odiavam os suseranos que os oprimiam, e por toda a parte a chegada dos portugueses e a sua intervenção na política indígena tinha como base a substituição da suserania local pela do invasor. Magalhães vira em acção o sistema de D. Francisco de Almeida e seguia-lhe os preceitos. Os régulos folgavam, trocando a suserania opressiva do vizinho pelo da rei distante, que se apresentava com tamanho poderio de armas desconhecidas.

A artilharia era o báculo desses pastores selvagens, que ingenuamente plantavam cruzeiros, distribuindo baptismos, na crença infantil e rude de que faziam ao mesmo tempo cristãos e vassalos, dando fiéis a Deus e súbditos ao rei. Em Zebu, Magalhães, no dia solene da recepção, no dia da sua apoteose ou do seu triunfo, procedeu como os portugueses na África e na Índia. «Tornaram-se,» diz o roteiro da Academia, «em um dia oitocentos cristãos, onde por isso quis Fernão de Magalhães que os outros reis a estes comarcões, lhe fossem sujeitos a este que se havia tornado cristão...»

Percebe-se, pois, com que vontade o de Zebu abraçava a Cruz; ela era o ceptro do seu domínio sobre os vizinhos; ela tornava-o de vassalo em suserano, exigindo-lhe apenas o receber um jarro de água na cabeça e o pagar certos quintais de especiaria ao rei de Espanha. O negócio seduziria a qualquer, e por tal preço o mundo inteiro se cristianizaria. Como é de ver, porém, os régulos vassalos não achavam a mudança tão excelente. O roteiro acaba assim o período supra, «os quais não quiseram dar alta obediência».

Na justa embriaguez da vitória, não contra inimigos demasiado mesquinhos, mas contra a intriga da Corte, contra a rivalidade dos émulos, contra a braveza dos mares, contra o segredo dos mundos, Magalhães, que em toda a sua história é o tipo do aventureiro português, temerário na força paciente e firme, teimoso e im-

pávido, sem traço de romantismo, nem de alucinação, destacando-se positivo e duro nos vastos páramos do mar desconhecido, como atraído por um instinto, e movendo-se como um destino, para além do qual está a cela e a estamenha, o silêncio e o *bugalhos* do eremita: Magalhães, dizemos, pasmou da audácia do indígena, e viu-se então a temeridade bronca do português, senão a basófia da valentia nacional. Vitorioso e herói perante a Corte e o mar, duas sereias, caiu vencido por um capricho. Assim foi o português, enquanto foi alguém no mundo.

«Mandou a um lugar que há nome Matam» diz o roteiro da Academia, «que é também ilha, que logo lhe mandassem três cabras, três porcos e três fardos de arroz e três fardos de milho para mantimentos das naus.»

E o indígena ousou recusar. Nestes momentos o orgulho português e cristão perdia a humanidade. Despicar-se a ferro e a fogo era, com efeito, urgente; mas esquecia-se então que os selvagens fossem homens. Seria homem, com efeito, quem não fora baptizado? Sê-lo-ia quem não era português? Os tiros despediam-se como sobre um rebanho de brutos.

Magalhães propôs-se fazer o que vira fazer sempre na Índia: dar desapiedadamente! Em vão o de Zebu lhe recomendava prudência, oferecendo-lhe a sua gente para ir à empresa. Podia sofrer o auxílio de indígenas o português? Não seria rebaixar-se, descendo a enfileirar-se com eles no campo? Nas naus havia apenas sessenta homens válidos: tudo o mais enfermava ainda. Sessenta homens bastam para um mundo inteiro de inimigos desses!

Armaram-se logo, na própria noite embarcando em lanchas, e propondo-se a não esperar pelo dia para castigar os rebeldes. O de Zebu, implorou juízo: a praia estava erriçada de fojos, crivada de piques: seria um destroço fatal na escuridão da noite. Mordendo-se, o capitão esperou o romper da alva. Era 27 de Abril. Na

indecisão do crepúsculo, as lanchas vogavam para a praia. Mas o mar era baixo, as quilhas roçavam no fundo, parando, porque os remos estacavam. Encalhados os soldados saltaram à água: dava-lhes pela cintura. Lá ao longe, na praia chata toucada de maciços verde-negros, formigava a onda de gente que a luz vacilante não destacava ainda com nitidez. A água chapinhava nos calhaus, a onda roçava pelas lanchas adornadas. Pisando o mar partem cinquenta — dez ficaram para guardar os barcos. Magalhães vai à frente.

Os índios «que seriam bem três mil ou quatro mil homens», não os deixaram chegar ao chão enxuto. Meteram-se também à água, e o combate feriu-se assim sobre um lastro líquido, torvo de lama que o sangue avermelhou desde logo. Caíam as setas aos chuveiros, entre um granizo de pedras, sobre o grupo dos soldados, conchegados, defendendo-se. As setas não entravam nas couraças, mas o índio astuto viu breve que nas pernas indefesas podiam cravá-las. Isto duraria meia hora. Magalhães perdera o capacete, levado por uma pedra; veio uma seta cravar-se-lhe na perna. Também Aquiles era vulnerável no calcanhar: assim o calcanhar do português fora a sua bazófia. Ferido, como um larvado, recua, matando. A mó dos índios precipita-se; e o mar baixo, encapelado, chocalhava-se vermelho, movido por um temporal que não vinha do ar. Já um se atreve a pôr a mão no ombro do herói: Magalhães enterra-lhe a lança no ventre, mas, não podendo sacá-la, não podendo com o braço ferido desembainhar a espada, recebe um golpe nos joelhos e cai de bruços sobre a água, que era um lamaçal de lodo e sangue. Já também o silêncio dos índios se tornara num algazarra de vitória; já o dia aclarara — e o herói caído, ensanguentado, alongava a vista para o mar, pedindo com os olhos aos seus que o salvassem. E assim morreu, vendo os soldados correrem às lanchas, vendo de longe os seus navios balouçando-se no mar com os morrões acesos, as

peças corridas para troarem salvas à façanha do novo Alexandre dos mares.

«Assim pereceu o nosso guia, nossa luz e nosso amparo», diz Pigafetta.

Como epílogo desta história, há apenas uns episódios tristes. As guarnições órfãs elegeram capitães a Duarte Barbosa e a Serrão. Os três navios rumaram a Zebu. Mas o acolhimento desses cristãos da véspera foi diverso: já os forasteiros não pareciam invencíveis. A cilada, vingança dos miseráveis, acudiu à lembrança do rei, que convidou os europeus a um banquete. «Então deram em eles donde mataram dois capitães e vinte e dois homens.» Barbosa foi uma das vítimas; Serrão foi a outra. A cobardia da gente que a sorte perseguia com tamanha crueza já não conhecia limites. Serrão, preso, gritava que o resgatassem. Salvasse-o o seu compadre, que o índio só queria riquezas de bordo! Mas o piloto Carvalho, fugiu, fugiam todos os que se podiam escapar.

Rumaram a Bohol. Eram cento e cinquenta, diz o livro de Arana, cento e oito, diz o roteiro da Academia, cento e oitenta diz Barros. Fossem os que fossem, não chegando para tripular três naus, queimaram a *Conceição*. As duas restantes, a *Vitória* e a *Trindade*, chegavam em 8 de Julho a Bornéu, onde anos antes já das Molucas os Portugueses tinham ido, e em 6 de Novembro aportavam às Molucas — destino da viagem.

De Tidore a *Vitória* veio para Espanha, pela Índia: chegou a S. Lucar a 6 de Setembro de 1522, três anos e poucos dias depois da partida. A *Trindade*, reparada, rumou para o lado da América, mas, depois de errar por um tempo no Pacífico, voltou às Molucas, onde naufragou.

Pigafetta veio para Espanha na *Vitória*; o autor anónimo do roteiro da Academia andou com a *Trindade*, regressando com os companheiros por via da Índia.

ATENEO DE MADRID

Navegaciones y descubrimientos de los portugueses anteriores al viaje de Colón

Conferência lida no dia 24 de Fevereiro de 1891

SEÑORES

De todo corazón agradezco la honra que el Ateneo me dispensa eligiéndome para narrar á esta Asamblea ilustre lo que fueron las navegaciones portuguesas anteriores al viaje de Colón. Quiso el destino que Portugal rehusasse los ofrecimientos y resistiese á las tentaciones del gran navegante que dió á Castilha las Américas? quién sabe? para que en esas propias Américas, simultáneamente labradas por nosotros, estos dos pueblos hermanos apareciesen también vecinos y también hermanados por los vínculos luminosos que los enlazan sobre los pedestales de la Historia.

Cuando se observa, señores, el contorno de la Península hispana delineando un cuadrado casi perfecto, y en ese cuadrado la zona portuguesa que bordea, aunque incompletamente, la faz occidental, desde luego se comprende como los pueblos de la España, separados en varios reinos, que al fin vinieron á fijar-se en dos, representan en el mundo uno solo y igual pensamiento, una sola y soberana acción.

Ese pensamiento y acción se realizaron en los descubrimientos ultramarinos, que también estaban indicados como destino á las naciones poseedoras de la Península extrema del occidente europeo. Cualquiera que fuese el carácter psicológico de esos pueblos, el hecho físico de su localización litoral, determinaría la nature-

za de su papel histórico. Así es que vemos á los frisios, y á los jutes, ramos de la familia germánica, tan diversa por temperamento de la española, concurrir con ella en la exploración ultramarina, por lo mismo que también les fué destinado en Europa un lugar litoral sobre el Mar del Norte.

Pero si la fuerza de las cosas así impelia á las naciones peninsulares, no por eso cada una dejaba de colaborar en la obra común con sus dotes y cualidades peculiares. Mientras el castellano iniciaba de un golpe su empresa, rasgando de parte á parte el Océano en esa aventura genial de hace cuatro siglos, nosotros los portugueses íbamos pausada y pacientemente á lo largo de las costas africanas ó de isla en isla, en ese propio mar que Colón surcó como un rayo, caminando paso á paso, avanzando siempre, con una audacia tan perseverante como prudente.

Un mismo destino, un mismo norte, una única ambición nos movía, no obstante, á ambos: era la India. Y cuando cada una de las naciones peninsulares halló sus Indias, el carácter del dominio, la naturaleza de la ocupación y las fisonomías de los héroes de ambos países, siempre iguales en el espíritu proselitico, siempre idénticos en la acción dominadora, encuentran, sin embargo, fórmulas diversas con que se acentúan de un modo imposible de confundir.

Y todavía, de cualquier forma, con la candidez y con la audacia, con férrea violencia, y con tenacidad de bronce, con el amor y con el imperio; cada cual con sus dotes propios, caminábamos ambos á un destino común, colaborando en una idéntica empresa, coronándonos recíprocamente con una aureola de gloria que marcará en todo y siempre, mientras haya memoria de hombres, nuestros pasos por el teatro infinito de los siglos.

I

Señores: Ya nadie hoy se atreve á suponer que hechos tan considerables como fueron las navegaciones portuguesas de los siglos xiv y xv pudiesen brotar abruptamente de los planes y del genio de un hombre, aunque ese hombre fuese, como fué, grandemente heroico el infante D. Enrique. La señal de los héroes es la intuición con que sienten y perciben pulsar el alma de un pueblo, y encarnándola en si, se vuelven como símbolo nacional. Por tal motivo, mucho tiempo pasaron por creadores.

No es así. El viejo aforismo *ex nihilo nihil*, en punto alguno se demuestra más exacto que en éste; y así es que, antes de acercarnos nosotros á la figura grandiosa del infante D. Enrique, hemos de estudiar con minuciosa paciencia el desenvolvimiento colectivo y oscuro de los elementos con que pudo y supo levantar el edificio de gloria suma de toda la España, porque fué de ese nido de águilas plantado en Sagres que salieron todos, absolutamente todos los navegantes peninsulares.

En los períodos crueles de casi completa anarquía y de un decaimiento universal de las fuerzas y de la riqueza de la España romana, sus costas y sus puertos eran constantemente asolados por los piratas que en el mar repetían los robos de la gente de armas en tierra. Los vikings normandos descendían de los mares del Norte y venían á rodear España¹, siendo el terror cons-

¹ A primeira descida dos vikings normandos às costas de Espanha data de 844. São os escritores árabes que dela nos deixaram notícia: três cronistas, Ibn-al-Kutia, que morreu em Córdova em 977, Ibn-Adhari, que escrevia também na capital árabe da Espanha pelo mesmo tempo, e Nowairi, três séculos posterior.

O primeiro autor conta como os *Madjus*, assim os árabes denominavam os piratas normandos, depois de saquearem os arrabaldes de Lisboa, tinham ido até o Guadalquivir, fazendo incursões depredadoras nas veigas da Andaluzia, contra Córdova, contra Moron, contra Sevilha que tomaram sendo a custo repellidos e obrigados a reembárcar. V. o texto de Ibn-al-Kutia, em

tante de la playa galaico-lusitana. Pasando más allá é internándose por el mar de Calpe en el Mediterráneo, iban hasta la región del Pireneo austral, á establecer allí ese estado efímero, cuya historia Dozy sacó de las crónicas árabes¹.

Á los normandos se unieron los árabes vecinos, desde que, á partir del siglo VIII, la espada victoriosa de Afonso I expulsó á los moros para el sur del Vouga, y claro es que en tales condiciones, ni la pesca, ni el cabotaje, esos dos primeros rudimentos de la navegación, podían medrar. Es lícito afirmar sin receio que, tomando este momento como punto de partida, asistimos al primitivo desarrollo del movimiento que nos ha de dar como expansión culminante, los viajes épicos de Colón, de Gama y de Magalhães.

El primer momento de la reacción, la primera *si-miente*, la vemos cuando, reconquistada la Galicia y con ella Oporto, el Obispo de Compostela, Diego Gelmires, inicia la organización de fuerzas navales que resistan á la piratería de los moros, asoladora en toda la costa, desde Sevilla hasta Coimbra, *ab Hispali usque ad Cohimbriam*, como dice la *Historia Compostelana*². El obispo Gelmires contrató genoveses porque los italianos ejercían

Dozy, *Rech. sur l'hist. et la litt. de Esp. pendant le Moyen Age*, Leide, 3.^a ed. 1881. ap. XXXIV, do Ins. de Paris, *anc. fonds*, n.º 706, fl. 26 r. 27v.

O segundo autor conta como chegando a Córdova aviso do desembarque dos normandos em Lisboa, chegou logo a notícia da perda de Sevilha. Traziam os *Madjus* oitenta navios e «dir-se-ia que tinham coalhado o mar de aves cor de sangue, como tinham enchido o coração dos homens de apreensões e angústia». Tinham desembarcado em Cádi e subido até Sevilha que cercaram, tomaram de assalto e saquearam. Depois de vários acidentes, os árabes conseguiram dominar a invasão exterminando parte dos *Madjus*, matando-lhes o chefe, e queimando-lhes cinquenta navios. Os restos da expedição largaram, fugindo, por mar. Durara quarenta e dois dias o episódio.

O terceiro dos cronistas árabes não adianta aos anteriores, senão em dizer que um troço de normandos veio reunir-se aos restos da expedição em Lisboa, pelo caminho de Faro e Beja. De Lisboa os navios restantes partiram não havendo mais notícias deles. Fabricius, *La pr. inv. des normands*, etc. Mem. do Congr. Or. 1892, Soc. Geo. Lisboa.

¹ *Rech.*, etc., II, 271 e segs.

² I, 103, II, 21 e 75, III, 28.

en esas épocas el papel que en la antigüedad los griegos y los fenicios habian tenido. Eran los hombres de mar, conocedores de sus secretos, domadores de sus caprichos. Eran los pilotos que habían, á través del Mediterráneo, llevado á buen puerto la primera cruzada en el año de 1096. Eran, como la crónica dice, *aptimi navium artifices, nautæque peritissimi*¹: eran los primeros marineros y constructores navales.

Efectuada la separación de Portugal, consumada la conquista de la línea del Tajo, y después del Sado, con la toma de Lisboa y de Alcacer, la nueva monarquía portuguesa, desde sus primeros momentos, reconoce que, habiéndola cabido en el reparto la zona litoral del occidente hasta el Algarve, esto es, hasta donde esa zona termina, su fuerza, su destino y la primera urgencia era poseer una marina², no para defensa solamente, como la del Obispo de Compostela, sino también para consumir la reconquista en la parte meridional del reino. Así el destino necesario del pueblo portugués se acentuaba pronto en las condiciones de su emancipa-

¹ *Hist. Compostel.*, II, 75. O bispo Gelmires deu o comando das galés *quas vulgus galleas vocal*, ao pisano Fuxon. Em 1169 há em Vigo cinco vasos de guerra equipados (*Esp. sagr.* XXII, doc. IV, p. 93). No Minho *per quod Sarrenceni et Normani frequentius solebatur intrare* (*Ibid.* doc. II, p. 250) faziam-se também armamentos. «Ipse rex (Ordoño II) *excitabit haves* in Portugal cum suis comites lucido uimarani et roderico luci eremitam uisitare ipsum epis-copum» (*Port. mon. hist. dipl. et ch.* doc. XXV). Se no Minho as incursões de piratas eram mais frequentes, no Douro não deixavam reconstruir o Porto. E quando no fim do x século, Almançor fez a sua campanha de Compostela, *gaswât* fulminante que assolou todo o Noroeste da Península, ao mesmo tempo que o seu exército subia de Coimbra por terra, uma esquadra de galés vinha de Alcácer do Sal (que então não tinha ainda o seu nome português e se chamava Kassr-el-fetah, o castelo-da-porta) assaltar o Porto, destruindo-o mais uma vez.

² Logo do tempo de Afonso Henriques, as crónicas rezam das façanhas de D. Fuas Roupinho que bateu os mouros no cabo de Espichel, correndo a costa até o Algarve e indo aportar a Ceuta. D. Sancho I manda à conquista de Silves quarenta galés portuguesas de conserva com as cinquenta de cruzados ingleses, flamengos, alemães e dinamarqueses (1180); em 1250 D. Afonso III põe o cerco e Faro e a tão falada expedição de Sevilha é de 1266.

ción política, al mismo tiempo que las Cruzadas, restableciendo la navegación internacional de los mares del Norte hacia el Mediterráneo, y viceversa, mostraban la importancia excepcional de los dos grandes puertos de la costa portuguesa: Oporto y Lisboa.

Vese, pues, señores, que aunque no hubiese aún marina militar organizada; aunque los cruzados y sus armadas fuesen nuestros auxiliares constantes, ya también por mar se iba repitiendo la lucha duramente peleada en tierra? Y como podría suceder esto, si no hubiese ya en las ciudades y villas marítimas una población activa y barcos numerosos? Los había, y ya en frente de la costa lusitana los pescadores singlaban en el mar, y ya las comunicaciones entre los varios puertos eran frecuentes. En Oporto pescaban la ballena, que aun entonces habitaba nuestros mares; en el Algarve pescaban el coral, y el atún en armazones de almadras construidas por maestros sicilianos y genoveses¹. Estas pesquerías de Lagos fueron el principal vivero donde, un siglo después, el infante D. Enrique reclutó el personal de sus expediciones.

Era natural, por tanto, que los reyes de nuestra primera dinastía quisiesen consolidar en el mar una fuerza que ya entonces, después de consumada la reconquista, era completa en tierra. Había colonias de pescadores y marineros, había barcos, había mar; pero faltaba quien en ese mar supiese navegar y combatir, y quien supiese construir navíos.

Para la defensa y colonización de la tierra habían los reyes multiplicado las donaciones á naturales y extranjeros, llamando las ordenes monásticas militares internacionales y repitiendo los señoríos hereditarios. Pero

¹ V. sobre as pescarias o tom. I, p. 233-254. Os *dízimos do mar* são já mencionados no testamento de Afonso III: «Et dizimas omnes tam maris quam terrae, etc.» — Sousa, *Hist. General. Provas*, I Cf. sobre o comércio marítimo nacional, em J. P. Ribeiro, *Diss. Cron. e Crit.* doc. de 1253 (E 1291) do Arq. Nac. III, ap. n. 21, p. 59.

el mar no habia quien lo defendiese y explorase; y la idea de repetir sobre él lo que se practicaba sobre la tierra, debia ocurrir obviamente. Había que conceder la frontera del Océano.

Fué lo que se hizo, en tiempo del rey D. Dinis, contratando el almirantazgo, como entonces se decia á la moda árabe, con el genovés Pessaña¹. Dos siglos después, el Rey de Portugal repetia lo que hiciera el Obispo de Compostela, Gelmires.

Y así como á la sombra de las ya remotas medidas defensivas vimos nacer y crecer la vida del litoral, así ahora vemos espacirse rápidamente las navegaciones. Hay ya en Oporto un comercio activo con la Flandres; ya se envia sal á Francia. Celébrase el tratado que Lisboa y Oporto pactan, por cincuenta años, con Eduardo III de Inglaterra para la pesca en los mares de los dos países². Se mandan plantar las dunas de la costa,

¹ 1322 V. os termos do contrato em Sousa, *Hist. Geneal. Provas* I. O primeiro é de 1317 (E 1355) reduzido a escritura em 1322 (E 1360). Cf. Severino de Faria, *Not. de Port.* II, § 13. Encontra-se também o contrato na *Mon. Lusitana*, v. 12. O almirantado reproduzia, para o mar, os termos ordinários das doações de condados e fronteiras. Era hereditário. O almirante obriga-se a ter sempre vinte marinheiros genoveses, pelo menos; e o rei obriga-se a não mandar sair dos portos com menos de três galés. Do Papa obtém o almirante o dízimo dos rendimentos eclesiásticos por três anos para subsídio da criação da marinha de guerra portuguesa. As galés dos Pessagnas, isto é, as armadas portuguesas, começaram a figurar nos mares protegendo contra os piratas as naus dos mercadores e as barcas dos pescadores. Assim como os contingentes das tropas nacionais apareciam nos exércitos onde se congregava a gente espanhola contra os mouros, como sucedera no dia do Salado, assim também as armadas portuguesas nas expedições de 1340 e 1342, de conserva com as de Castela e de Génova impedem a passagem dos mouros que, pelo estreito de Gibraltar, pretendiam ir contra Algeciras. Em 1364 a armada portuguesa vai em auxílio de Pedro, o Cru, de Castela contra o aragonês; e em 1369, na guerra de Castela, a bordo das nossas galés comandam Pessagna e Grimaldi, a bordo das castelhanas comanda Bocanegra.

Dentre todas as expedições navais dirigidas e comandadas pelos Pessagnas as que mais particularmente interessam ao assunto são as viagens de 1336 e 1341, no tempo de Afonso IV às Canárias, de que noutro lugar tratamos.

² V. Orden. aff. IV, 5; o tratado de Ed. III, nas *Mem.* da Academia de Lisboa IV, 330 n. 6, também Lobo, *Mem. Econ.* IV, pp. 332 e segs.

créandose el vasto pinar de Leiria, aun hoy propiedad nacional, para abastecer los arsenales ó *taracenas* establecidas, tanto en Lisboa como en Oporto.

Y entre las varias empresas navales, de estos tiempos hay una que muy especialmente llama nuestra atención. Es la que por dos veces, en los tiempos del rey Alfonso IV, se extendió en el mar hacia el Sur en demanda de las Canarias. Es este el primer viaje de descubrimiento, si es que acaso el conocimiento de la existencia de las Canarias alguna vez se llegó á obscurecer del todo. Sabemos de esa expedición, ó por lo menos de su proyecto, por la carta del Rey de Portugal á Clemente VI.

Y para concluir esta primera parte de nuestro discurso, ya que asistimos al desenvolvimiento embrionario de la marina portuguesa, réstanos ver ahora lo que era Portugal marítimo en la época inmediatamente anterior al período de las navegaciones.

Por los datos conocidos del tiempo del rey D. Fernando, el tráfico marítimo de Lisboa no debia bajar de 250 á 300 mil toneladas. Era ya un gran puerto comercial. Era ya una gran ciudad de muchas y desvariadas gentes, como dice Fernán Lopes. Había allí *estantes* y residentes de varias tierras y casas comerciales de multiplicadas naciones: genoveses, lombardos, aragoneses, mallorquines, milaneses, corsos, vizcaínos, disfrutando privilegios y exenciones de que los reyes no eran avaros. Los navios iban y venian de Lisboa á Inglaterra, á Italia¹ cruzando por el mar de Norte y por el

¹ Nos *Atti della Soc. Ligure di Storia Patria* (vol. XXIII, 2) publicou o Sr. Peragallo o traslado do tratado de paz de 25 de Outubro de 1370 celebrado entre a Senhoria de Génova e o rei de Portugal, D. Fernando. O conflito nascera do apresamento de certos navios *capte et arrestate fuissent quedam cocha siva carracha* genoveses pelas naus de Portugal, e tendo D. Fernando rompido a sua primeira guerra com Castela necessitava, não só de evitar que as galés de Génova fossem ajudar o inimigo, como que o auxiliassem a ele próprio, como sucedeu. Para esta guerra, o rei «deitou ao mar uma esquadra de trinta naus grossas e vinte e oito galés, todas portuguesas, com mais quatro

Mediterráneo, llevando los productos agrícolas nacionales y trayendo tejidos e manufacturas.

Ahora bien; cuando nosotros pensamos, señores, en los horizontes nuevos que, por un lado las Cruzadas, por otro y principalmente el contacto íntimo con los moros, en la larga epopeya de la reconquista, abrieron al instinto del comercio; cuando sabemos como los árabes habían llenado la España de ricos productos del Oriente, y que el lujo de las cortes moriscas de Sevilla y Granada era imitado en las cristianas; cuando observamos el pensamiento definido de fomentar el comercio marítimo, y cuando assistimos á la creación de la marina nacional, no podemos dejar de ver en todo esto los impulsos aun indefinidos, aun inconscientes, para un destino que está próximo á florecer nitidamente en el espíritu heroico del infante D. Enrique, encarnación del alma portuguesa.

Es de fines del siglo xiv la legislación naval del rey D. Fernando, cuerpo en el que encontramos punto por punto instituciones á que hoy vuelven las naciones que están al frente de la marina del mundo: tanto es verdadero el dicho salomónico, al que es menester aumentar que la razón crítica nada descubre que la espontaneidad plástica del instinto no tuviese anteriormente adivinado.

La legislación del rey D. Fernando incluye la franquicia del abanderamiento, para sustituir, á los textos de las viejas crónicas, los términos de los presentes días. Instituye los premios de construcción y navegación, siempre que los navíos obedezcan á ciertas reglas que

galés de Génova que tomou el-rei a soldo a um mercador Rainel Grimaldo, os quais... haviam... de correr o mar de Sevilha» (*Mon. Lus.* VIII; liv. 22; e 15, p. 108). O rei de Portugal restitui portanto as presas feitas, liquida as indemnizações, sela-se a paz entre Portugal e Génova que se compromete a não dar *auxilium vel favorem dicto domino Eurico* (Henrique I de Castela) *cum personis, armis, remis, galeis, seu allis qui buscumque navigiis ad soldum, nec alio modo contra guerram presentem*, etc., conforme estava sucedendo desde o ano anterior (1369) em que nas frotas castelhanas apareciam as galés de Bocanegra.

permitan armarlos en guerra, evitando así al Tesoro el onus y á la nación el peligro de los fletes de navíos extranjeros. Crea la estadística naval y la inspección técnica, para evitar las averías y naufragios.¹ Establece, por último, en Lisboa y Oporto, dos Bolsas marítimas, ó asociaciones de armadores, que funcionan como sociedades de seguros mutuos.

Yo quería, señores, exponer al detalle los rasgos particulares de esta legislación fernandina, ya porque su influencia en los destinos ulteriores de la nación es indudablemente enorme; ya porque, exponiéndolos, se vería cuanto la Historia se repite y como las instituciones á las que los pueblos marítimos de hoy van á buscar amparo y protección son exactamente idénticas á las que en el siglo xiv dieran á la marina portuguesa el vigor necesario para emprender sus grandes hazañas. No me permite, no obstante, el tiempo, ni el lugar, entrar en los pormenores de leyes de las que apenas expuse el pensamiento sumario.

Sí, los Reyes eran banqueros y legisladores fecundos en sentido proteccionista; eran más todavía. Eran, á la manera de los principes italianos, comerciantes, reservando para si propios la exclusiva de ciertos géneros.

Y, por otro lado, los armadores estaban obligados á equipar en guerra sus navíos cuando el provecho común así lo reclamase. De la misma forma que los contingentes de los concejos y las mesnadas de los hidalgos tenían que ir á la hueste ó llamada, cuando, declarada una guerra, el rey los convocaba: así también las flotas de los armadores tenían que acudir al llamamiento del soberano en la hora del peligro. Y, armados en guerra, las presas que hiciesen eran repartidas entre la Corona y los armadores.

Ahora bien: así como vimos, en la franca expansión del comercio marítimo, la determinación aun indefinida del destino reservado á los portugueses, así también hemos de ver, en los perfiles que acabamos de ob-

servar, el rudimento de algunas de las formas que nuestra exploración colonial adquirirá. La exclusiva de ciertos géneros con que en el siglo xiv los reyes negocian, transformase en los monopolios posteriores; y el sistema del armamento en corso y del reparto de presas será, en un porvenir que ya sale fuera de los límites de mil estudio, el tipo del dominio y saqueo de los mares de la India por la caza de las embarcaciones de los moros.

Llegamos, señores, al momento crítico de definirse, en el pensamiento del infante D. Enrique, el destino de la nación portuguesa. Ese pensamiento, como acabamos de ver en este largo y oscuro camino, no podría formularse si no le precediese la construcción natural y espontánea de una fuerza deducida de las condiciones geográficas. Esa fuerza es la marina, comerciante y combatiente.

Atemperada la nación en la dura crisis con que fundó su dinastía de Avis, sanadas rápidamente las heridas profundas, Portugal aparece triunfante, batiendo á las puertas del Mediterráneo con la mayor escuadra que aun España viera para efectuar la conquista de Ceuta.

Alea jacta est: la suerte está lanzada, el destino de la nación está definido. Subiendo á los muros de Ceuta el infante D. Enrique

*... con sola su rodela
y una espada, enarboló
las quinas en sus almenas.*

De lo alto de esas almenas extiéndesele la vista hacia el mar de un lado, hacia la vastedad inmensa de las tierras que el Atlas, del otro, esconde. Hállase entre dos interrogaciones infinitas¹; dos páramos lejanos, sobre los que lanza el largo vuelo de su pensamiento: uno es

¹ V. o Apend. A: *A geogr. no começo do XV século.*

el mar tenebroso de los árabes; otro el Prest Juan de las Indias¹.

II

Volvió de Ceuta el Infante con informes más abundantes y exactos acerca de esa Etiopia, en los confines de la cual habitaba el Preste, señor de las Indias. No dudaba que desde Marruecos se pudiese llegar hasta ahí! Supo como las caravanas de Túnez iban á Timbocotu y a Cantor en la Gambia².

Volvió de Ceuta con la idea firme de conquistar Marruecos por la fuerza de las armas, y el mar vencerlo por la fuerza de embestidas audaces y pacientes. Era un hombre tenaz, reservado, místico. El Rey, su padre, le dió después de Ceuta el ducado de Viseu y el maestrazgo de la Orden de Cristo, disponia, por tanto, de rentas propias para llevar adelante su lucha con el mar. Al Rey cabía no desmayar en la campaña contra Marruecos.

Fué á instalar-se en un punto extremo de la costa occidental, junto al cabo de San Vicente. Era el lugar adecuado por ser el más próximo de esa costa africana,

¹ V. o Apend. B: *A Lenda do Preste João nas crón. portuguesas.*

² Havia então um vasto comércio, tratado por caravanas, entre os reinos de Gana, de Tekrur, de Takedda, de Bornu, de Kanem, e sobretudo de Melli, com as cidades de Kuku, no Joliba, de Kabra, de Timbocotu. Outro-ra as relações do Alto Níger com a Espanha tinham sido intensas, quando os Árabes, imperando na nossa península estendiam a sua influência até o Sudão Ocidental. Escrevia o granadino Leão Africano, ao tempo do infante, que architectos árabes de Granada tinham ido construir a mesquita de Timbocotu e o palácio real, únicos edifícios de pedra da cidade. Ibn-Batuta diz haver na mesma cidade o sepulcro do célebre poeta granadino Abu-Ishac-es-Sabili, aí falecido. Uhl, que era então o grande empório do comércio do sal, identifica-se ora com a baía de Arguim, ora com as bocas do rio Grande, já em plena Guiné. Todas estas informações deviam ter chegado em Ceuta ao conhecimento do infante.

para la que se volvió su esperanza. El establecimiento de Sagres no tuvo seguimiento, pues Lagos en el Algarve, donde había mejor puerto y un centro de marineros versados en la pesca, se tornó de hecho el centro de nuestras primeras navegaciones, para después ceder el lugar á Lisboa, cuando, al expirar el siglo xv, estaban trazados los grandes viajes. El establecimiento de Sagres, hasta por no vencer, fué, no obstante, señores, como la cuna de los que tuvieron en Lisboa su trono: ahí se amamantaron todos, absolutamente todos los navegantes, y no sólo los nuestros, porque también vuestro gran Colón vino primero á aprender en la escuela portuguesa, conforme veremos luego.

Persiguiendo su empeño, el Infante, señores, iba nuevamente á pedir auxilio á los marineros mediterráneos. Su pensamiento no es ya crear la pesca ni el cabotaje; su idea no es aumentar la fuerza de las escuadras; y si en la población marinera tiene el instrumento adecuado para la realización de sus designios, ve faltarle un elemento indispensable para los viajes singulares de descubrimientos. Necesita hombres que sepan los secretos del arte de la navegación, y solo el Mediterráneo se los puede dar.

Se propuso aplicar á la vastedad del Atlantico los procedimientos náuticos usados por los italianos, catalanes y baleares en el Mediterráneo, y así hizo venir á Sagres al cartógrafo Jaime, de Mallorca¹, hombre, al decir de los cronistas, y es de creer, muy docto en el arte de navegar y en el de *diseñar* cartas y construir instrumentos náuticos². También por esto en la casa del In-

¹ V. o Apend. C. *Mestre Jaime, o maiorquino*.

² As cartas eram esses portulanos que hoje as bibliotecas guardam como preciosidades históricas. No aã indiscretamente generoso de aumentar a glória do infante D. Henrique, chegou-se a atribuir-lhe a invenção das cartas geográficas. Não carece de glórias imaginárias quem, no alcance e vastidão do seu pensamento, tem o maior título ao agradecimento dos homens. Basta recordar os nomes de Aratóstenes, de Hiparco, de Marino de Tiro, para

fante, como su caballero, vemos como primer descubridor al genovés Palestrello ó Perestrello, el que fué suegro de Colón, otro hijo de Génova igualmente. ¿No hay razón para decir que los pilotos mediterráneos de Pisa, de Génova, de Venecia, de Barcelona y de Mallorca, fueron los instrumentos de que se valió nuestra idea, tanto á portugueses como á castellanos, para realizar la gran obra de los descubrimientos?

Veamos ahora de qué navíos disponian estos nuevos argonautas. Además de la galera de remos, tipo de navio de guerra, heredado de la antigüedad y que duró mientras la artilleria no vino á revolucionar completamente la marina militar; teniamos en la clase de navíos redondos, navegando exclusivamente á vela, naves de una capacidad considerable y que se usaban como transportes.

Si el primer tipo de navíos, el de galeras, no servía

vermos a falta de fundamento da alegação. E muito antes de o Infante nascer, já havia cartas náuticas com projecção cilíndrica, em que, por conveniência da navegação, os meridianos se consideravam paralelos. A carta de 1413 que ainda em 1802 existia no mosteiro dos cartuxos do Vale de Cristo, perto de Segorbe, em Valência, e que Navarrete, na sua *Hist. de la Nautica* afirma ser apenas uma repetição da terceira folha do atlas catalão de 1375, por vezes citado, é uma prova irrefutável da falta de fundamento com que os panegiristas atribuíram ao Infante essa descoberta.

A representação cartográfica da Terra em planisférios ou atlas, quais são os que nos legaram os séculos xiv e xv, era inconveniente para os nautas que sentiam a necessidade de um processo em que, supondo os meridianos paralelos, os rumos ou pontas da agulha se pudessem reduzir a linhas rectas. Daqui nasceram as cartas náuticas feitas por maríneiros, para marinheiros: os portulanos que já nos séculos xii e xiii guiavam as viagens mediterrâneas e os pilotos que levavam os cruzados à Síria; embora nenhum desses mapas viesse até nós, pois o mais antigo que resta é o belo portulano genovês de Pietro Vesconte, datado de 1318. As cartas marítimas que, para os pilotos medievais substituíam os roteiros ou periplos romanos e cartagineses passaram a chamar-se «cartas planas». Eram inexactas, mas o erro não se tornava grave em viagens de curta extensão. Só portanto, quando da descoberta da América, a do caminho da Índia e a do Pacífico, depois das viagens de Colombo, de Gama e de Magalhães, alongaram o voo das naus por todos os mares: só então foi indispensável rectificar os mapas, o que se conseguiu no fim do xvi século com a projecção de Mercator.

Tais foram pois os progressos da cartografia mediterrânea introduzidos

para los viajes de descubrimientos por las numerosas guarniciones que reclamaba el empleo de los remos, el tipo de las naves tampoco servía por ser pesadas, boyantes, almacenes flotantes á la merced de los caprichos del tiempo, sin el nervio y ductilidad indispensables para viajes de aventuras. Era necesario um navío que fuese como el caballo de los árabes, vivo, rápido, inteligente, dócil y sobrio.

Ese tipo de navío era la carabela que navegaba á vela, y en ocasiones, á remo: barco leve y resistente de que aun resta la imagen en las falúas con dos velas latinas que navegan en el Tajo. Más fina, más rápida, más obediente á la maniobra que las naves boyantes, la

pela escola do Infante na arte de navegar em Portugal. Outro tanto fez com respeito aos aparelhos cosmográficos.

Tomava-se a altura de uma estrela com o astrolábio e o quadrante, auxiliados por uma alidade tendo nas extremidades dois orifícios por entre os quais passava o raio. O quadrante pendia verticalmente de um anel que se sustinha na mão. Como se graduava, não se sabe, mas decerto era mui grosseiramente. As bússolas eram agulhas colocadas sobre um corpo leve, palha ou cortiça, nadando na água de um pequeno recipiente. A invenção de Flávio Gioja, de Amalfi, *prima dedit nautis usum magnetum Amalphis*, que data do princípio do século, consistia nesse recipiente ou caixa e nos acessórios que tornavam praticamente utilizável a bússola, pois já em 1180 o Tratado de Neckam *De utensilibus* descreve uma bússola, e da mesma época é o poema satírico de Guyot de Provins, *A Bíblia*, onde o poeta deseja que o Papa seja o ponto para onde todos lancem os olhos com tanta confiança, quanta é a que os marítimos põem na estrela da noite que, sem a verem, podem para ela aproar os navios pela direcção da agulha. (V. Santarém, *Hist. Cosmogr.* I, 280-305, e Corvo, *Roteiro de D. João de Castro* p. 23, 27, 35, 168, 84 e 97, também o vol. I, p. 57.)

Afirma Libri que os mareantes do Mediterrâneo já no princípio do xv século faziam uso do astrolábio, da agulha, de cartas, e de um cronómetro rudimentar. Tais foram os instrumentos com que o Infante dotou a navegação portuguesa. E é por isso que, mais tarde, quando as grandes viagens estavam encetadas e Bartolomeu Dias levava já a bordo as efemérides astronómicas do Regiomuntano que tinham substituído as antigas tábuas de Afonso, *o Sábio*, denominadas sonho pelo cosmógrafo de Conisberga: mais tarde, Pedro Nunes, navegador e cosmógrafo nosso, escrevia: «Ora manifestó é que estes descobridores de costas, ilhas e terras firmes não se fizeram indo a acertar; mas partiam os nossos mareantes mui ensinados e providos de instrumentos e regras de astrologia e geometria que são as causas que os cosmógrafos hão-de andar apercebidos, segundo diz Ptolomeu, no primeiro livro da sua geografia.»

carabela era la gaviota de los bandos alados que salieron de las costas portuguesas pairando sobre el mar. Ligera y dócil, insinuaba su vuelo por todas las revueltas de las costas, rozaba levemente por las playas y partía á lo largo batiendo las alas, huyendo rápido como una saeta.

Cadamosto, el veneciano que estuvo à nuestro servicio y cabalgó por los mares de Africa en uno de esos corceles alados, celebra sua cualidades: *sendo le caravelle di Portugallo i migliori navigli che vadano sopra il mare di vella*¹

En una de estas carabelas, con las cartas diseñadas por mestre Jaime, el mallorquino, con el astrolabio y con brújula de los pilotos mediterráneos, salió el genovés Palestrello ó Perestrello, caballero de la casa del Infante, en demanda del Cabo Bojador, que en el Atlas catalán de 1375 figuraba con el nombre de Buggeder. Fué el primer viaje. El destino era el Sur, pero el temporal arrojó el navio contra una isla desierta, á la que el navegante puso por nombre Puerto Santo. Así aparecía de las ondas la primera de las islas portuguesas del Atlántico, para servir, medio siglo más tarde, de estación preparatoria á Colón en sus reflexiones reveladoras del rumbo del Oeste.

Volviendo Perestrello con la nueva, regresó al año siguiente con dos compañeros, ya investido de capitán en el descubrimiento; y de Puerto Santo, sospechando en una niebla permanente la existencia de tierra, se descubrió la Madera, de que algunos quieren que ya hubiese noticia bajo el nombre de *insula del Legname*. Junto á la de Madera viéronse las Desiertas, y así el primer archipiélago atlántico surgió del mar.

Separándonos ahora del orden cronológico, diremos lo que basta acerca del segundo: las Azores. Em medio

¹ V. tomo I, 98-100.

queda el descubrimiento de la costa africana, de que trataremos después por la forma conveniente al encadenamiento de nuestras ideas.

Gonzalo Velho partió al descubrimiento, ó tal vez á la busca de otras islas que rezaban los mapas y tradiciones antiguas, y, con efecto, halló unos islotes ásperos que denominó Hormigas. Sin desanimar, volvió en el año seguinte y encontró Santa Maria. De allí sale á la vista la isla principal del archipélago, la que ele infante D. Pedro dió el nombre de San Miguel, quer era el Santo de su guarda. Estaba adquirido el segundo archipélago, porque el descubrimiento de las demás islas siguió con pequeños intervalos, y no podia dejar de ser así por la proximidad en que se encuentran.

Quería D. Enrique echar mano del tercer archipélago, el de las Canarias, ya visitadas y descubiertas, ya ocupadas por los normandos de Juan de Bettencourt. Insistió por esa empresa con el Rey su padre D. Juan I, que no consintió para evitar complicaciones con Castilla; insistió con el Regente su hermano, que al fin accedió; pero las circunstancias no permitieron la realización del plan.

En los dos archipélagos, sin embargo, que quedaban á Portugal, el Infante encontraba terrenos desiertos, climas benignos, naturaleza fertilísima. El mismo espíritu inventivo y asimilador que aplicó á la navegación lo aplicó también á la colonización de esas tierras nuevas. Iba al arsenal de la legislación ya histórica, pues el Derecho romano podia decirse restaurado, y sacaba de allí las donaciones señoriales con que en tiempos ya remotos muchos de los desiertos metropolitanos habían sido poblados. Iba á la tradición, y así como los antiguos reyes habían multiplicado las donaciones á extranjeros, así él promovía también la inmigración, mandando venir colonos principalmente de Flandres, donde sobre el trono borgoñés de Felipe el Bueno se sentaba una hermana suya.

Por otro lado, en la Madera, Cadamosto, visitándola veintiséis años después del descubrimiento, hallaba ya cuatro poblaciones con ochocientos habitantes, de los cuales cien de á caballo. La caña de azúcar y la viña que el Infante mandó plantar, se daban allí admirablemente. La Madera ya producía cuatrocientos cántaros venecianos de azúcar, y dos productos de sus matas eran explotados, permitiendo la construcción de navíos de gavia donde antes sólo se hacían carabelas y barcos menores.

Y ahora que la obra de los portugueses está terminada en el Atlántico occidental, es tiempo de que volvamos á Africa, de donde nos apartó este episodio.

III

El descubrimiento de la costa occidental africana puede, señores, dividirse en tres períodos sucesivos de casi igual duración: el primero, de 1420 á 1440, veinte años; el segundo, otros veinte, que terminan en 1460; el tercero, finalmente, veinticinco años, acabando con el viaje de Diego Cam.

El primero comienza por trece años de tentativas obscuras é infecundas, en las que las carabelas del Infante iban de Sagres á África, y volvían sin resultado apreciable. Muchos reían y algunos lamentaban que D. Enrique así desperdiciase los rendimientos de su casa. Al fin, Gil Eannes consiguió doblar el cabo Bojador, descendiendo la costa hasta Angra de Los Ruivos. Se vió que el mundo no acababa aún, y Baldaya, volviendo, bajó un poco más todavía, y trajo al Algarve los despojos de las luchas que tuvo con los indígenas. Se vió, pues, también que la tierra, no sólo continuaba, sino que era habitada.

El desastre de Tânger (1437), ocurrido entonces, ma-

lograda empresa con que el infante D. Enrique quería proseguir su plan de conquista en Marruecos, en vez de abatir su ánimo, le exacerbó para el descubrimiento de los mares australes.

Repite con insistencia mayor los viajes, insiste casi con furia en los propósitos; cabe decir que, sacando energía de sus propios dolores que le afligian el ánimo, dilacerado por el holocausto de los hermanos inmolados en el altar de su designio. Paso á paso los navegantes bajan la costa hasta reconocer el famoso rio del Oro dividido por los navegantes catalanes del siglo xiv. Son Antonio Gonzalves y Nuno Tristão los que en el año 1440 fueron hasta el puerto de Caballero, y de allí trajeron los primeros cautivos, para en el viaje siguiente abarcar el rio de Oro y traer á Portugal las primeras parcelas del metal divino que arrebatava después la imaginación de Colón.

Y a los maldicientes no desdeñaban ni escarnecian. Comparaban el Infante á Alejandro, y, con efecto, nuestro héroe caminaba por el derrotero de las Indias.

Y si, como estratégico, los tiempos vinieron á demostrar el acierto de sus maniobras, la imaginación creadora mostrábale con igual certeza las líneas de las nuevas instituciones que era menester crear para el caso, absolutamente sin precedentes, de tierras surgidas de los arcanos de lo desconocido.

Era necesario constituir un derecho de ocupación e posesión en esos parajes; y el Infante, que en las tierras vagas de las islas atlánticas *res nullius*, aplicaba el derecho casi feudal de la tradición portuguesa, apelaba ahora al Papa que por virtud de su majestad católica pretendia heredar del imperio antiguo la soberanía en todos los reinos. Eugenio IV respondió á la Embajada del Infante con las bulas, concediendo á la Corona portuguesa el dominio sobre las tierras descubiertas, repartiéndose con la Orden de Cristo los rendimientos eclesiásticos de ellas. ¿No eran los descubrimientos una

forma nueva de conquista? ¿No eran estas empresas una continuación de las Cruzadas?

Constituida una base para la soberanía, era necesario hallar una forma para la explotación, y la halló el genio inventivo del Infante, ampliando el tipo ya histórico de las campañas de pescadores á la proporciones de una Compañía colonial y marítima que luego formó en Lagos para la explotación del rio de Oro. Fué esa Compañía la primera en la historia vastísima de las compañías coloniales que siglos después formaron la Holanda y dieran á Inglaterra — están aún hoy dando — el proceso de la expansión de su incomparable dominio colonial. Consuela ver, señores, como, si no pudimos conservar el fruto de nuestros trabajos, supimos al menos enseñar á los extraños el arte de enriquecerse con nuestros despojos.

La Compañía de Lagos tenia una carta del Infante, á quien la Corona donara el señorío en las tierras y mares descubiertos. Nadie allí podia ir con navio armado sin permiso especial del donatario que tenia en el mar su dominio exclusivo, un coto, *mare clausum*.

Por la primera vez salía una verdadera flota. Eran seis carabelas armadas en guerra y con municiones para una larga estancia, y bajando la costa el Cabo del Rescate, como nos años antes, ya el Cabo Blanco fuera remontado, exploraron completamente la bahía de Arguim, inscripta entre esos dos promontorios. Así se iniciaba la segunda época del descubrimiento de la costa occidental africana.

Repitiendo historias remotas, los portugueses, al penetrar en la región de los acenegues ó sudaneses occidentales, repetían también el antiguo tráfico fenicio de la caza de los esclavos en las costas bárbaras. La flota volvió á Lagos con un abundante cargamento de cautivos que, á caballo, en la playa algarvia, el Infante orgulloso vió desembarcar y repartir, mientras armaba caballero á Lanzarote, primera rama

de la nobleza nueva, del comercio y de la aventura ultramarina.

El éxito de la expedición determinó pronto segundo viaje y mayor compañía. La flota que á dos años salió, llevaba veintiséis carabelas; catorce de Lagos, once de Lisboa y una de la Madera, que ya contribuía también en los viajes australes.

Data de ahí el reconocimiento gradual de la costa hasta Guinea. Los navíos de la Compañía fueron hasta el Senegal; Dinis Días alcanza Cabo Verde; Cada-mosto, en dos viajes sucesivos, reconoce la embocadura del Gambia y del Casamanca y descubre el archipiélago de Cabo Verde; y la carabela madarense, de la Compañía de Lagos, al mando de Zarco, va desgarrada á parar á Gorea.

Transpuesta la zona etnográfica de los negroides, jolofos y mandingas, se penetraba de lleno en la Negricia, doblada como quedaba la gran protuberancia que el África hace en el Océano.

Avanzando siempre, la marcha de los portugueses se consolidaba conquistando; y á los perfiles del imperio nuevo, ya apuntados, conviene unir ahora la construcción de una fortaleza y la instalación de una factoría en Arguim, para explotar la exclusiva del comercio interior, concedido por el Infante á la Compañía de Lagos.

Y así termina, con la muerte de D. Enrique, el segundo período de los tres en que dividimos el derrotero portugués en el África occidental. Murió feliz el Infante, con la certeza de que algún día se doblaría el África, murió vengado del desastre cruel de Tánger, porque llevó de la mano al Rey, su sobrino, Alfonso V, á la conquista de Alcacer, prólogo de la toma de Arzilla y Tánger, que por un momento afirmaron en Marruecos el imperio portugués. Murió, por último, creyendo aún en la relación geográfica de los dos planos paralelos, de las navegaciones y de las conquistas marroqui-

nas como derrotero de las Indias, pues no se desvaneciera aún la sombra de ese designio, ni se demostrara la imposibilidad de conservar las plazas del Norte africano.

Murió, y volviendo á la Corona el señorío de los descubrimientos, el Gobierno de Alfonso V, sin directamente querer heredar la misión¹ contrató el comercio de la Guinea, imponiendo como carga anual obligatoria el descubrimiento de 500 leguas de costa. Así los navíos del contratador siguieron por el Cabo de las Palmas, internándose en el Golfo de Guinea hasta el puerto de San Jorge de Mina; así prosiguen del Cabo Mesurado hasta el fondo de la bahía de Benin; así van más alla del Gabón hasta al delta del Ogovai y al Cabo de Santa Catalina; así descubren las islas del Golfo de Guinea: Annobom, Corisco, Príncipe, San Tomé y Fernando Póo, la que primero se llamó *Formosa*. Estaba, pues, transpuesto el Ecuador, al cabo de medio siglo de viajes. Ya flotaba la bandera de las quinas en el hemisferio austral.

Y reparemos, señores, que si los navíos portugueses avanzaban en el descubrimiento, el arte de regir colonias engrandecíase paralelamente; pues donde quiera que erguíamos una señal de dominio, fundábamos una institución nueva y adecuada. El contrato del comercio de la Guinea incluye la cláusula de la reserva del marfil como estanco regio ó monopolio realengo, repitiendo lo que ya en la Madera sucedió con el azúcar.

Á los monopolios del azúcar y del marfil, sucedieron los de la malagueta, del *pau* brasil, que denominó un império, y de la pimienta, que fué la base de la ocupación portuguesa en la India².

Aflojado el impulso que en vida el infante D. Enrique

¹ ... «el aver buuelto el Rey D. Alonso los ojos à las cosas de África com tanta atención que la perdio d'estas». Faria e Sousa, *Ásia Port.* I, 6, 1; e 2.

² V. no tomo I, pp. 119-124, o estudo sobre os rendimentos coloniais portugueses na Renascença.

imprimió á las navegaciones, el movimiento paró; se extinguió como lámpara á la que falta líquido. No se transpuso el Cabo de Santa Catalina. Y por doce años duró esta parálisis, hasta que subió al trono D. Juan II, ese á quien los Reyes Católicos llamaban por antonomasia *el hombre*. Se vió entonces renacer el pensamiento del Infante descubridor, purificado de sombras y errores. Por Marruecos jamás se llegaría á la India; el camino era el del mar; el viaje un derrotero largo como un vuelo de águila suelta en la amplitud de los cielos.

Así que subió al trono D. Juan II, mandó una expedición á la Mina para someter al Rey, construir una fortaleza, fundar una ciudad. Creando en Lisboa la Junta de matemáticos, hizo venir de Nuremberg al discípulo del Regiomontano, Martin Behaim, á quien ahora compete el papel antes desempeñado en Sagres por el mallorquino Jaime. Mandó, finalmente, Diego Cam, llevando consigo á Behaim, al descubrimiento del Cabo de África.

En ese viaje, transpuesto el Cabo de Santa Catalina descubriase el rio Zaire y recorríase la costa de Angola. Ahí Diego Cam volvió, habiendo visitado la corte del Congo, bautizado á su Rey y traído á Portugal indígenas, que quedaron en Lisboa para educarse en un convento.

Más tarde, cuando los neófitos regresaron, se instalaron las misiones del Congo y se ganó un reino para la Corona portuguesa. Ya estaba también ganado para la ley de Cristo y para el vasallaje el reino de Benim, cuyo Embajador en Lisboa anunciaba á D. Juan II la existencia oriental de un poderoso Emperador de quien el suyo era vasallo.

?Sería ese el Preste? Ya también más al Norte, la Senegambia estaba avasallada, y el Rey de los jolofos venía, á Lisboa, á pedir misioneros y protección. De tal modo el imperio portugués penetraba en el África central.

Y penetrando se armaba con dos instrumentos más: uno, el protectorado, sobre los príncipes indígenas; otro, las misiones católicas. Frailes y soldados arraigaban el imperio. Y al mismo tiempo colonizando las islas desiertas del Golfo de Guinea, se estableció en San Tomé el primer presidio de degredados.

Puede ahora decirse que, terminado el descubrimiento de la costa occidental de África hasta Angola, está concluída también la serie de las invenciones con que nosotros los portugueses mostramos al mundo entero el arte moderno de regir colonias. Y la prueba de que eran ciertos estos nuestros descubrimientos de instituciones, la tenemos en la fidelidad con que los tiempos posteriores y todos los pueblos que vinieron después aprendieron con nosotros la colonización con inmigrantes y con presidiarios, las misiones, los protectorados sobre los soberanos indígenas, los estancos ó monopolios regios, las factorías de comercio interior y las Compañías investidas en funciones soberanas. Si la honra de los Portugueses es mucha, como descubridores de tierras, no es menos, y tal vez mayor aún, como inventores del régimen colonial moderno.

Consumado como está el descubrimiento de media África, no debemos olvidar, no obstante, señores, que esto no era el fin, sino simplemente el medio, el camino de las Indias doradas, para donde se alargaba también con ansia la adivinación de Colón. La acción de esta epopeya peninsular se precipita. A sus misioneros del Corigo, D. Juan II recomienda la exploración de la tierra en demanda del Preste. La idea de llegar allí por tierra, trasladada de Marruecos, pasó para Angola. Temiendo que, con el afán del descubrimiento, otros vengán á coger el fruto casi maduro de tantos años de trabajo, D. Juan II procedía como en eras remotas los cartagineses habían hecho á los romanos en los derroteros mediterráneos de la España.

Espárcia la mentira de la imposibilidad de los navíos

redondos poder ir á la costa de Mina, donde solamente podían navegar carabelas, que nadie tenia sino nosotros. Y para acreditar el ardid, ordenaba secretamente á los capitanes que hiciesen dar en la cosa algunos de esos navíos redondos que, ya en mal estado, llevaban para eso de Portugal. Es que, principalmente, al saberse como los Reys Católicos habían acogido las proposiciones de Colón, rechazadas en Portugal, debía haver un recelo tan grande, cuanto mayor era la esperanza de ver realizados los deseos de la nación entera.

Esta persistencia, señores, esta tenacidad de un pueblo en la realización de su designio, es nuestro mayor título de gloria. La fuerza portuguesa se nos presenta con el carácter de un elemento. Y si á esta constancia debe la civilización el descubrimiento de un mundo, la política debe al genio portugués los tipos de instituciones en que, por la explotación colonial, se puede decir que reposa, hace tres siglos, la riqueza entera de Europa.

IV

No se diga, señores, porque es un error, ni qué fué de los designios comunicados á D. Juan II por Colón que produjo en el Rey la decisión de precipitar acontecimientos rápidamente inevitables desde que se llegara á Angola; ni se acuse tampoco al gran genovés de plagiaro de nuestros navegantes, y mucho menos de haber obtenido de cualquiera de ellos el secreto de su derrotero. El patriotismo nada gana deprimiendo á los grandes hombres que circunstancias, en este caso muy naturales, como veremos, apartaron de nuestro gremio: no gana el patriotismo y pierde mucho la humanidad.

Raras veces en el mundo se dió un caso tan lleno de lección como el viaje de Colón, en el que se ve, cuanto

puede la audacia de un hombre, cuanto vale el fanatismo de una idea y como esa iluminación exalta y multiplica las fuerzas: viéndose al mismo tiempo como el espíritu humano procede engañosamente, por falsas vías, para, sin embargo, llegar siempre al destino cierto. No me compete á mí decir quién fué Colón: me basta afirmar, de pasada, que se me afigura, como portador electo de una idea, que todavia se le presentaba bajo la forma de un error.

Decir que la corazonada — consiéntaseme emplear esta palabra — que la corazonada de Colón era apenas un embuste para encubir la maña de secretos alcanzados de los marineros portugueses¹, es, cuanto á mí, sustituir la historia por el enredo, y empuqueñecer demasiado la estatura de los hombres.

La verdad es, señores, que las navegaciones occidentales de los portugueses habían parado en las Azores. Toda nuestra atención, toda nuestra ambición, todos nuestros esfuerzos y esperanzas estaban vueltos hacia el Sur.

Pero no se afirme tampoco, para exaltar la honra de Colón, que no carece de un pedestal hecho con el desprestigio ajeno: no se afirme de ningún modo que las expediciones de don Juan II, el viaje de Diego Cam y el de Bartolomé Dias, con más la jornada oriental de Paiva (de que más adelante hablaremos), fueron determinados por los planes de Colón manifestados al Rey de Portugal, cuando en 1483 le ofreció ir por el Oeste á tomar puerto en las Indias.

Acabamos de ver, señores, como en el propio día en que se sentó en el trono, dos años antes de la propuesta de Colón, D. Juan II dió impulso á la vieja empresa del infante D. Enrique; y como los hechos posteriores se ligan á los primeros actos, manifestando la prosecución firme de un plan asentado. De la expedición á la Mina,

¹ V. o Apend. D: *Colombo e os seus precursores portugueses*.

vino la de Diego Cam, y de ésta, ó antes de éstas, porque fueron dos sucesivas en 84 y 85, viene en 86 el gran viaje marítimo de Bartolomé Días y la jornada terrestre de Covilhan y Paiva ás las tierras del Preste Juan, últimos momentos de esta historia que nos propusimos trazar y seguidamente contaremos. ¿Como se pretende, pues, cuando los hechos así denuncian un encadenamiento jamás interrumpido, que tales hechos proviniesen de aparecer la propuesta de Colón en los Consejos de D. Juan II?

No puede ser.

Ni Colón tenia en Portugal un lugar y un crédito que mereciese tamañas consecuencias. Adivinase el sinnúmero de planes de viajes que cada piloto, más ó menos obscuro, idearia en la mente en esa hora en que el vértigo del mar arrastraba á todas las imaginaciones y el deseo de los tesoros de la India despertaba todas las codicias. Supónese la cantidad de arbitrios que diariamente serían propuestos. Y si hoy se discute el plan de Colón perdido en la turba de los marineros que de todas partes venían á Lisboa á la aventura, es porque estamos viendo su imagen aureolada por la gloria inmensa del éxito.

El hecho, no obstante, es que Colón, á los treinta años, ya hombre hecho en el mar, vino á Portugal, como tantos, en busca de fortuna, arrastrado por los clamores que daban al mundo nuestras navegaciones y descubrimientos. Venía con él su hermano Bartolomé. Se embarcó en un viaje al Norte, haciendo, á lo que parece, otro ó más viajes á Guinea, y de cierto varios á las islas. En Lisboa se casó con la hija del genovés Perestrello, nacionalizado portugués como donatario de Puerto Santo, y naturalmente heredó de su suegro los documentos y cartas, así como los del marido de la otra hija, cuando éste murió. ¿Nació de tal herencia la idea de su viaje? Es posible, y hasta quizás probable.

En la isla de Puerto Santo, cuando allí fué con su

suegro, nació su hijo Diego, el futuro Duque de Veragua. Puerto Santo, sin embargo, la capitanía de Perestrello, era y es apenas un arenal estéril. La familia vivía más que modestamente. Colón ganaba en la obscuridad la vida como cartógrafo y piloto. Lo pintan los biógrafos como un hombre concentrado, esquivo, sin sociedad, sin amigos y al mismo tiempo visionario, al punto de considerarle como charlatán. Así debía ser, porque son así generalmente los hombres consumidos por una idea.

Espíritu profético, lector asiduo de la *Imago mundi*, de Pedro Alliaco, oyendo á todos los hombres letrados, eclesiásticos ó seculares, latinos y griegos, judíos y moros, como por sí propio confiesa; Colón, que viva de diseñar planisferios marítimos y, profundamente piadoso, esperaba la realización de los vaticinios de Isaías, confundía en el cerebro las iluminaciones místicas y las revelaciones nebulosas de la ciencia de su tiempo. Era felizmente un visionario, porque de su visión vino la América al mundo.

Calculaba erradamente, porque no era exacta la medición de la tierra, que yendo com rumbo del Oeste, por el paralelo de las Canarias, en cinco semanas de navegación directa vencería las mil leguas de distancia para la India, ó para Cipango de Marco Polo, el Japón antilla del continente oriental.

La distancia era de hecho doble, y las antillas eran las de la América Central en vez de Cipango. Entre lo que suponía hallar, y lo que de hecho descubría, había otro mundo.

Pero nada importa si por el camino de un error se llegó á la verdad. También nosotros ibamos penetrando en el mar en busca del Preste Juan, que era un sueño, y tras él, llegamos á la India. El mundo es así, hecho de ilusiones que insinuaron verdades...

Fué en 1483, que Colón propuso su ideal al Rey de Portugal.

Es muy arriesgado, señores, discutir actos de estos cuando se entiende que la razón relativa está del lado de aquellos que, condenados por el éxito, probaron no tener por sí la razón absoluta. Dícese, y tal vez con motivo, que la historia es la apología de los hechos consumados.

Pero ¿qué efecto debía producir en los hombres pensadores de Portugal la proposición de um iluminado, solo y obscuro, que terminantemente venia á afirmar ser un error el trabajo de tantas decenas de años, los esfurezos de tanta gente, la esperanza constante de un tan dilatado período, la tradición ya arraigada en un pueblo entero? ¿Qué confianza merecería al portugués, cuya cualidad fundamental fué siempre la prudencia fuerte, el consejo de abandonar el rumbo de las costas africanas, para lanzar-se de lleno en la vastedad perdida de los indefinidos mares occidentales? Dice Garibay, señores, que tomaron al proponente por um *italiano burlador*.

Y se comprende un tan deplorable engaño, cuando el propio Colón se engañaba, por completo en la exactitud de sus miras. Pero D. Juan II, como hombre genial que era, sentia la atracción de la verdad. Mandó, pues, el rey examinar el plano una segunda vez, pero la Junta sentenció como la primera.

Y, me atrevo á afirmarlo, no podia sentenciar de otra forma; porque era necesario proceder por intuición, por corazonada, por azar, para en tal momento haber procedido con acierto.

El mundo, como la geografía del tiempo erradamente lo describía, era lo que aun podemos ver en el famoso globo de Behaim, en Nuremberg. Acababa con el Cipango de Marco Polo, esto es, en el Japón. Nadie sospechaba la existencia intermediaria de la América y del mar Pacífico; y tanto es así, que Colón, al volver, juzgó haber descubierto las Indias, y nadie pudo contestarle el error, quedando esas tierras nuevas con el nombre que aun hoy tienen de Indias occidentales.

Afligido é irritado como todo vidente, á quién los incrédulos desdeñan y repelen, Colón hizo como Scipión, despidiéndose de esta su pátria adoptiva que se lo mostró tan ingrata. Salió de Portugal, y no me compete á mi contar, como igual frialdad é incredulidad halló en Génova, en Venecia, en Francia, por donde quiera que exponia su idea, hasta que dos años después encontró en Madrid, en los Reyes Católicos, oídos abiertos para escuchar sus promessas y brazos fuertes para realizar sus designios. Por que, también aquí, señores, los consejos de la sabiduría se pronunciaron contra la teoria de los antípodas.

Pero la intuición de los soberanos venció la resistencia de los sábios: y Fernando é Isabel, para quienes D. Juan II era *el hombre* por excelencia, parece que, abrazando el plan de Colón, adivinaban el fundamento de la resistencia providente del Rey de Portugal.

Colón partió, pues; se rasgaron los mares, se descubrió un mundo nuevo, enteramente ignoto: y es en honra y memoria de ese acto culminante de los hombres que hoy nos reunimos aquí preparando la fiesta de su conmemoración centenaria¹. Antes, sin embargo, de ser un hecho el descubrimiento de la América, tenemos aún que contar los últimos viajes portugueses.

V

Así que los navios de Diego Cam volvieron de su segundo viaje al Congo, se revolvió inmediatamente mandar una nueva expedición que al fin doblase el Cabo de África. Todo hacia crer que estaria muy pró-

¹ V. o Apend. E: *As publicações portuguezes no centenário colombiano*.

ximo. ¡Más allá quedaban las Indias! La impaciencia era enorme, tal vez hasta porque en ese propio año de 1486 se sabía que los Reyes de Castilla habían desposado la causa de Colón. Á pesar de la seguridad que da el saber, la confusión y la incertidumbre acerca de la verdad de las tierras eran tantas, que sin duda habria el recelo de ser precedido, mayormente en el espíritu del Rey, cuyas inclinaciones conocemos.

!Sorprendente espectáculo éste, señores, de la porfía entre las dos naciones peninsulares, para saber cual de elas, engrandeciéndose, engrandecería el mundo con el descubrimiento de las regiones orientales! Documento una vez más elocuente de cuanto, pulsando á un mismo compás, los dos pueblos fueron siempre hermanos en sus momentos afortunados! Esta competencia, esta rivalidad, si se quiere, estaba mostrando á Europa espectadora pasiva, la armonia de nuestras ambiciones y la comunidad de nuestros destinos.

Bartolomé Días fué el comandante escogido para la expedición, cuyo programa era navegar para el Sur hasta doblar el África. En Agosto partieron de Lisboa. Ya los viajes no eran simples expediciones de cabotaje á lo largo de las costas, como antes. Los marineros portugueses se habían familiarizado con los mares de la Guinea, y los progresos de la náutica y de la construcción naval habían sido enormes en el medio siglo precedente. Era un viaje de gran navegación el que se empezaba.

La navegación corrió sin incidente ó novedad hasta el Cabo Negro que doblaron, asestando el Padrón Santiago en el lugar de Serra Parda. Cinco grados después entraron en Angra de las Vueltas, que queda en la punta al Sur del río Orange. Aproximábanse, con efecto, al Cabo de África, y temiéndolo, corriéronse de ahí á lo largo. Trece dias enteros llevaram el rumbo en línea recta al Sur. El frio era intenso, y para ver si aun había África vedandoles el camino, cuidando que la

costa tal vez aun seguiese de Norte á Sur, viraron en ángulo recto poniendo rumbo al Este. Días sobre días passaron sin que viesen tierra. ¿Se habria acabado el África? Otra vez cortaron en ángulo recto virando el rumbo al Norte. Asi fueron á hacer tierra en la Angra que llamaron de los Vaqueros. Sin saberlo habían doblado el Cabo, apartándose mucho de él, mar adentro.

Fueron subiendo entonces la costa oriental africana hasta el rio del Infante, denominado por los ingleses *Great fish river*, porque las tierras extremas de África las perdimos comprometiendo así el porvenir de nuestro dominio en esa parte del mundo desde que separamos las dos costas, permitiendo que los holandeses se enclavasen en las regiones templadas del Cabo.

Obligados á retroceder por los clamores de las tripulaciones, á la vuelta, navegando á la vista de tierra, depararon con el terrible promontorio que tantas decenas de años llevara á alcanzar, y al que llamaron de las Tormentas por los temporales miedosos que allí los asaltaron. ¡Enhorabuena! Traían la bueva nueva de que el África, según todas las tradiciones, se podia doblar. Llegaban al fin de diez y ocho meses de un viaje penosísimo, y D. Juan II, viendo próxima la realización de sus ardientes deseos, hizo borrar el nombre del Cabo y cambiarlo por el de Buena Esperanza.

Era, con efecto, más que la esperanza de alcanzar la India; era la casi certeza de haverlo conseguido.

Mientras Bartolomé Días demandaba por mar el Cabo, don Juan II envia por tierra al Oriente dos viajeros em demanda del Preste Juan de las Indias: son Alfonso de Paiva y Pero da Covilhan. Simultáneamente el secreto de las Indias era buscado por el Norte, por el Sur, y por el Oeste; por Paiva, por Bartolomé Días y por Colón; unos por mar, otros por tierra; uno á través de los continentes centrales del Globo, otro á lo largo de sus costas austres africanas, otro, finalmente, largando em vuelo de sus alas llevadas por el viento de

una ideia profética á través del Océano que cortó com la rapidez fulminante del rayo.

?Como es que, de tal forma ceñido en las vueltas de la voluntad humana, apretado cada vez más en círculo retraído siempre, el secreto del mundo podia dejar de ser desvendado?

Casi por el mismo tiempo llegaban á Lisboa Bartolomé Días con la notícia de haber doblado el África, y las cartas de Covilhan asegurando que, por ese camino, de cierto se llegaba á la India.

Pude, pues, decirse, señores, que después de estes viajes paralelos de Bartolomé Días y de Covilhan, el camino de la India estaba descubierto ocho años antes del gran viaje de Vasco da Gama. De tal modo se cerraba el primer período de las navegaciones portuguesas, y así termina em cuadro trazado á esta conferencia.

Cuando Colón aportó á Lisboa (1493)¹, de vuelta de la travesía atlántica, juzgando haber desembarcado en Cipango y descubierto el camino occidental de la India, teníamos nosotros ya la certeza de poseer el secreto del derrotero por el Sur. Todo el mundo ignoto, así atacado en sus dos fronteras extremas, había de pertencer, pues, á ambas naciones peninsulares, entre las cuales se re-

¹ À chegada de Colombo a Lisboa, D. João II mandou chamá-lo contrariado por supor que a descoberta fora feita «dentro dos mares, termos e seus senhorios da Guiné» e porque Colombo, sendo de sua *condição alevantado* exagerava o alcance e a riqueza das terras descobertas, despizando-se desta forma do rei que o não quisera atender. «E el-rei foi cometido que houvesse por bem de lho matarem aí porque com a sua morte o descobrimento não iria mais avante de Castela. E que dando Sua Alteza a isso consentimento se poderia fazer sem suspeita porque por ele ser descortês e alvoroçado podiam com ele travar de maneira que cada um destes seus defeitos parecesse a causa da sua morte.» El-rei *por ser muito temente a Deus*, não anuiu à proposta do assassinato (Resende, *Cron. de D. João II*, 165), mas mandou armar uma esquadra para ir contras as *partes descobertas* e deu a capitania dela a Francisco de Almeida. Nisto veio a embaixada de Castela, demonstrou-se que as *partes descobertas* estavam fora da *esfera de influência* portuguesa, e acordaram-se as duas nações. (*Ibid.* 166-7).

partia. Es este hecho, único en la civilización, y que para siempre, en cuanto haya memoria de los hombres, nos dará el lugar eminente que ocupamos en la Historia; es este hecho, señores, el que determina la sentencia papal y el tratado de Tordesillas firmado entre los Reyes de Castilla y Portugal para el reparto del mundo, por el meridiano, de 360 leguas al Oeste de las islas de Cabo Verde.

Así termina la larga historia á cuyos orígenes oscuros asistimos, cuando, en las remotas épocas de la reconquista, á la voz del Obispo de Compostela, surge la primera alborada de la marina portuguesa en el recóndito Noroeste de nuestra Península. Confundidos entonces en la víspera pelea de la redención de la patria española, la Historia nos separó después en dos naciones diversas; pero la identidad de nuestras almas se muestra ahora espléndidamente cuando, en esta hora culminante, también nos encontramos concurrentes, y por tanto, socios en la empresa magnífica de la redención de un mundo nuevo; nosotros, que asociadamente habíamos redimido la Península hispánica del yugo mauretano.

Colón descubre por el Oeste una frontera del mundo ignoto. Vasco da Gama descubre la otra por el Este. ¡Diríanse dos brazos de un solo cuerpo, estrechando toda la Tierra! Y cuando falta aún reconocer lo que realmente existe por el interior de esos dos fronteras extremas de la India malabar y de la América atlántica, es un portugués, señores; es un portugués comandando navíos castellanos; es Magalhães quien fondea en el mar Pacífico¹, desvendando al fin el último secreto de la Tierra y dando la vuelta entera al Globo. ¿Quiérese prueba más elocuente de que el éxito sublime y esta alianza que se decia fatídica, para demostrar la her-

¹ V. pp. 107-136, o estudo sobre Fernão de Magalhães.

mandad del alma y la unidad de acción heroica de las dos naciones peninsulares?

Terminando, no obstante, señores, y agradeciendo la atención dispensada á esta larga y fatigosa narración, séame lícito reivindicar para mi patria portuguesa la honra debida á los iniciadores. Fué en nuestra escuela que se educaron todos los marineros; todos, incluyendo al propio Colón¹, que dió las Américas á Castilla. Fué en nuestras instituciones coloniales² que aprendieron todos los pueblos, todos, incluyendo la propria Inglaterra, que del saqueo de nuestro imperio común hizo el cimiento de su fortuna.

HE DICHO

¹ «Foi em Portugal», diz Fernando Colombo, filho e biógrafo de Cristóvão Colombo, «que o almirante começou a conjecturar que da mesma maneira que os Portugueses navegavam tão longe para o sul, também se podia navegar para o ocidente e achar terras naquela direcção» — cf. Major, *Vida do Infante*, etc., p. 404.

² V. o Apend. F: *As instituições coloniais portuguesas*.

A JORNADA DE ÁFRICA

As narrativas de testemunhas presenciais do desastre de Alcácer Quibir que sucessivamente têm vindo a público são as seguintes:

1. de Jerónimo de Mendonça, na sua *Jornada de África*;

2. de Fr. Bernardo da Cruz, na sua *Crónica de El-Rei D. Sebastião*;

3. de Manuel Leitão de Andrada, na sua *Miscelânea*;

4. do autor anónimo da *Relação da Jornada de El-Rei D. Sebastião*, publicada no *Bibliófilo*, 1849;

5. de Conestágio, na sua história *Dell'unione di Portogallo alla Corona di Castiglia*; achando-se, além disto, descrições da catástrofe nos historiadores nacionais dos séculos xvii e xviii: Barbosa Machado, *Mem. de El-Rei D. Sebastião*; Baião, *Portugal Cuidadoso e Lastimado*; Santos, *História Sebástica*; Torres de Lima, *Avisos do Céu*; que todos se ocuparam em especial do reinado de D. Sebastião.

A narrativa que hoje pela primeira vez damos em língua portuguesa é tradução por extracto da obra do um autor que também foi testemunha presencial da catástrofe de Alcácer Quibir. E essa narrativa, por ser de um homem que estava no campo inimigo, incorporado na missão francesa junto de Abde Almélisque, ou Maluco, tem para nós um valor singular, que começa pela própria notícia dessa intervenção dos

Franceses, omissa em todas as narrativas até agora conhecidas.

O livro das viagens de Leblanc, recomendável para nós ainda pelo facto de o seu autor ser um dos visitantes das nossas Índias, ainda na segunda metade do século xvi, intitula-se:

«Les voyages fameux du sieur Vincent Leblanc, Marseillois, qu'il a faits depuis l'aage de douze ans iusques à soixante aux quatre parties du Monde... rediger fidellement sur ses Memoires par Pierre Bergeron, Parisien.»

A primeira edição é de Paris, 1649; a segunda de 1658. Desta, a páginas 122 a 133 foi extraída a narrativa agora presente ao público, e cuja veracidade, pelo menos parcial, se encontra afirmada pela concordância de mais de uma particularidade do texto, com as informações das testemunhas portuguesas, segundo se verá das notas que vão em seguida. É fácil pois que o viajante, ou quem lhe redigiu as viagens, não mereçam inteiro crédito quando falam dos países orientais longínquos¹; mas a narrativa da sua viagem a Marrocos parece fidedigna. Vincent Leblanc estava em Marselha² nos princípios de 1578, quando passou em Marselha um Dom Guilherme que o rei de França, Henrique III, enviava como embaixador ao sultão de Marrocos. Dom Guilherme fora barbeiro em Nisa, e, numa viagem precedente a Marrocos, tivera a fortuna de curar da peste o sultão Mulei Maluco, ou Abde Almélisque. Jantando em casa do pai de Leblanc, este, que voltara pouco antes do Oriente, narrou os episódios da

¹ Na sábia introd. com que precede a edição das *Viagens* de Varthema (Paris, Lerroux, 1888) escreveu o sr. Schefer: «Je ne saurais admettre comme dignes de créance les quelques pages que Vincent Leblanc a consacré au récit d'un voyage qu'il aurait fait dans le Hedjat et le Yemen vers 1570. Ce qu'il dit est emprunté d'une façon fort inexacte à la relation de Varthema, et les aventures, qu'il raconte me semblent fort suspectes.» — *Introd.* p. XXI.

² *Voyages*, cap. XXII; p. 122 da edição de 1658.

sua viagem, e daí o embaixador o convidou a acompanhá-lo.

Assim partiu para Marrocos Vincent Leblanc, e, depois de naufragarem junto a Gibraltar, tendo escapado dos espanhóis que os prenderam como piratas, foram desembarcar em Larache, donde seguiram para Fez a encontrar Abde Almélisque (*a*) «o qual estava então em grande cuidado pois seu sobrinho Moâmede (*b*) que lhe disputava a coroa, e que já vencera em sucessivas batalhas, com socorros dos Turcos, para pedir socorro a D. Sebastião, rei de Portugal».

Em Mequinez, porém, Leblanc, desgarrado da comitiva, foi preso no sepulcro dum marabu ou santão, quando aí talvez praticava alguma irreverência. Escapando a custo da morte, castigado com prisão e açoites, um mercador corso chamado Andrieto Gasparo (*c*) que tinha dois irmãos em Marselha e conhecia o pai de Vincent, houve instruções deste para não poupar dinheiro na sua libertação. Então Gasparo despachou dois correios sobre dromedários corredores «a que chamam Bacambal, capazes de andarem cinquenta léguas por dia», um para Marrocos, por se dizer que o sultão aí se dirigia, outro, um português chamado Francisco Maria, para Alcácer, onde encontrou Mulei Abde Amélisque.

Ouvido o embaixador de França, que já se achava ao lado do sultão, mandou este ordem ao emir de Mequinez para soltarem o prisioneiro.

Começa então a narrativa da campanha que traduzimos textualmente.

Entretanto o rei Moâmede, tendo influído com D. Sebastião, rei de Portugal, a ponto de este partir com um grande exército, houve notícias de que um bom número de navios tinham já chegado a Arzila, Orão, Tânger e Cerote, fortalezas dos cristãos sobre as costas africanas. Informado disto, Mulei Maluco apressou os preparativos; e tendo-se rapidamente voltado

contra os árabes das montanhas, pela desconfiança que nutria de que seguissem as partes de seu sobrinho Moâmede, tanto fez que os desarmou, tirando-lhes dezasseis mil cavalos com as armas correspondentes, sob promessa de lhos pagar bem. Montou desta forma outros tantos peões arcabuzeiros que tinha e todos levavam turbantes vermelhos; e com tais forças guardou as avenidas para que os árabes não pudessem vir persegui-lo na retaguarda (*d*).

Reunindo um exército de uns sessenta mil cavalos (*e*), veio a Alcácer, ou Alcácer Quibir, a cerca de quinze léguas de Larache, com um irmão que tinha, chamado Mulei Hamete. Dom Sebastião veio igualmente com dezasseis ou dezoito mil homens, entre cavaleiros e peões, portugueses, castelhanos, italianos e alemães (*f*), e a 4 de Agosto de 1578 deu-se a batalha em que o rei de Portugal foi completamente destroçado e morreu; e em que Moâmede, querendo refugiar-se em Arzila, que ficava próxima, montando um cavalo excelente se afogou ao vadear a ribeira de Mocazim que passava diante de Larache.

Morreram na batalha mais de doze (mil) cristãos, e muitos ficaram prisioneiros, entre eles mais de oitocentas mulheres e duzentas crianças de peito. Estive nessa batalha com uns sessenta marselheses que éramos, e dos quais voltaram muito poucos.

Morreu nela Maluco, doente, durante a vitória; e seu irmão mais moço, Mulei Hamete, sucedeu-lhe em todos os seus Estados: a sua dinastia reina ainda hoje.

Vi o cadáver do rei de Portugal que levavam num caixão cheio de cal viva para o conservar (*g*). O senhor Andrieto Gasparo, corso, de quem atrás falei, e que era favorito de Mulei Hamete, pediu-lhe o cadáver enviando-o a Lisboa, onde jaz na Igreja de Belém. Em recompensa o rei de Espanha mandou-lhe ricos presentes (*h*).

Verdade é que depois ouvi dizer a alguns portugueses escravos que era o corpo de um suíço, e que o rei

D. Sebasitão, tendo sido derribado do seu cavalo, fugira. Efectivamente, muitos anos depois, apresentou-se um, dizendo-se o rei de Portugal, de quem apresentava alguns sinais. Como quer que seja, executaram-no em Espanha por impostor.

Ser-me-ia difícil contar mais detidamente esta batalha, depois de tantos que dela trataram dignamente: contentar-me-ei pois dizendo o que vi.

A cavalaria portuguesa, tendo desembarcado, em número de 2300 homens, formou batalha em dois esquadrões. D. João de Castro, comandante de um, avançou em direcção de Alcácer. Os mouros deram-lhe repetidos ataques, fazendo-lhe romper a linha de batalha com as lanças que jogam sem as soltar; mas os cristãos defenderam-se com as pistolas, ficando morto o chefe Azimut. A resistência não foi grande, porque os mouros, não conhecendo o uso destas armas, entraram depressa em desordem e debandada; o que encheu de tal vaidade os cristãos que pernотaram no campo fora de Larache, a caminho de Alcácer, distante cinco léguas, ficando entre duas ribeiras afastadas uma légua uma da outra. Dom Sebastião rodeou o acampamento com os carros e carretas de bagagem, utensílios, tonéis e outros materiais e munições para se defender contra qualquer surpresa nocturna.

Dom Álvaro Peres comandava a outra avançada com quinhentos cavalos e mil e duzentos lansquenetes, apoiando o flanco direito na ribeira, e o esquerdo nos peões armados com armas brancas e a simples couraça ou peitoril. À frente levava mil arcabuzeiros que forçavam a marcha com o fim de se separarem do corpo de exército e serem atacados pelos mouros, esperando que desse modo se pronunciarão, socorrendo-os, os dez mil árabes comandados por Armabachi que estavam com os portugueses, hesitantes, porém, em declarar-se, para não arriscarem os seus haveres e famílias imprudentemente, pois sabiam que o sultão de Fez assolara as suas

terras e tinha guardadas as estradas por onde podiam vir em socorro de seu sobrinho. Estavam portanto parados, sem se decidirem, advertindo a Solimão, filho de Armabachi, que se manteriam neutros, esperando que a ocasião lhes mostrasse como deviam proceder. Comandava-os um Amet Sarran, capitão experimentado que prometera a Maluco estar prestes a obedecer ao seu comando.

Mas Curco Abrahin que comandava cinco mil mouros de cavalo, homem corajoso e moço, ansioso de praticar um feito glorioso, participou a Sarran que se quisesse juntar-se-lhe, daria batalha; ao que Sarran disse que seria loucura atacar indiscretamente um exército bem ordenado e munido de artilharia. Por isso nada se fez esse dia: apenas quatro mouros bem montados vieram propor lide.

Foi para mim um prazer visitar o exército português com um certo Hércules, bombardeiro, e João Sasselo de Marselha; mas o mal que achámos foi o grande número de mulheres e crianças que lá havia (*i*).

A 13 de Julho (*j*), o senhor Álvares (D. Álvaro Peres) avistou ao raiar do dia Curco Abrahin e os seus cinco mil mouros e usou de um estratagema para os chamar ao alcance dos seus arcabuzes e de algumas peças de campanha que tinha e com as quais fez grande mortandade nos inimigos. Os mouros foram destroçados e o seu chefe morto, com grande glória para D. Álvaro e para o capitão Baliotin, condutor dos lansquenetes. D. Sebastião presenciou este combate com vivo prazer, e abraçando D. Álvaro quando voltara vitorioso, deu-lhe um rico rubi, engastado num círculo de diamantes, jóia que por suas próprias mãos despregou do seu chapéu. A Banastarin e Baliotin, chefe dos lansquenetes e arcabuzeiros deu, a cada qual, um rico diamante. O rei mouro deu também a D. Álvaro a sua cimitarra de fina têmpera, com a bainha de grande preço. Dos cristãos não chegou a haver vinte mortos e cinquenta feridos (*k*).

Maluco, ao saber desta derrota, teve grande sentimento, queixando-se de Amet Sarran por não ter corrido em auxílio dos mouros. Entretanto desenvolvia o seu exército em volta do litoral (*de la marine*) quando o embaixador de França lhe advertiu que melhor seria antes cuidar dos árabes, dos quais cinquenta mil cavaleiros tinham prometido juntar-se a Moâmede, e atacá-los antes que eles se unissem aos outros. Aceitou o rei este conselho; e partindo logo e devastando a fogo e sangue toda a região de Leyassen e outras, os árabes humilharam-se prometendo-lhe inteira obediência; mas o rei, prudentemente e ao mesmo tempo temeroso da sua perfídia, contentou-se em tirar-lhes os cavalos, deixando os homens para o trabalho próximo das ceifas. Assim evitou habilmente o perigo que deste lado podia vir (*l*).

Regressou ao litoral e já começava a sentir-se indispuesto duma grande constrição e melancolia. Não montava acavallo; levavam-no em liteira. Era um príncipe bondoso e cortês, amigo de seus amigos, familiarmente, sem affectação de pompa, nem grandeza, saudando-os com toda a civilidade. Mas com os seus inimigos era cruel e muito justiceiro: sobretudo, com os que atentava contra os regatões, como succedeu a um rapaz que metera a mão numa cesta de tâmaras, furtando três. Ouvida a queixa do regatão, mandou cortar três dedos ao rapaz. A uns que tinham querido entregar-se a Moâmede, mandou-os meter num canhão e largar fogo. Chegando o dia 4 de Agosto, aparecia o grande cometa a ameaçar Portugal e Marrocos. O rei de Portugal, depois de ter feito as suas rezas costumadas, e recebida a bênção do bispo de Coimbra, montou sobre um cavalo branco ajaezado de verde com esmaltes de ouro. Tinha o rei vinte e cinco anos, proximamente. Esbelto, com o nariz bem lançado, e o beijo um tanto caído, passou em frente das fileiras arengando-as para lhes incutir coragem. Diz-se que o bispo de Coimbra sonhou na noite

precedente à batalha que ela se perderia, e todos ficariam escravos, como de facto succedeu; e por isso mandara para Arzila todos os seus haveres, que depois lhe serviram para o resgate.

Maluco, neste mesmo dia, pelas onze horas, saiu da liteira e montou a cavalo, vestindo uma túnica de brocado de ouro com folhagens ricamente bordadas, com a cimitarra ao cinto, e a sela do cavalo recamada de pedrarias. A cavalo passou revista às fileiras, animando os seus para a batalha. O seu exército marchava em bela formatura desenvolvido em meia-lua, os pequeninos tambores à moirisca rufavam e os pífanos tocavam com o seu som mais estrídulo do que o das trombetas.

Acreditava-se que a batalha se daria no próprio domingo, 3, mas foi diferida para o dia imediato, segunda 4. Aconselharam D. Sebastião e Moâmede que empenhassem o combate de tarde, à boca da noite, porque então os árabes prometiam bandear-se para o seu lado e abandonar Maluco, o que se não realizou, sendo desta arte iludidos (*m*). O rei D. Sebastião estava, como no dia precedente, no seu cavalo branco, dos melhores de Portugal, ajaezado de verde.

O exército dos mouros apoiava-se na esquerda sobre a ribeira de Alcácer que lhe servia de defesa. D. Sebastião, seguro com estava do socorro dos árabes e de toda a vanguarda de Maluco, inteiramente composta de árabes, esperou a tarde para que a sombra encobrisse a defecção. Era uma vasta planície de mais de duas grandes léguas, onde não há árvore, nem pedra (*n*). Todos os besteiros montados nos cavalos tirados aos árabes, formando nas duas pontas do crescente, próximos da vanguarda portuguesa, foram num instante destroçados e varridos pela artilharia (*o*). Presencendo esta derrota (*p*), os árabes pretenderam debandar, mas, vendo firmes os mais batalhões, foram forçados a manter-se. Mulei Hamete vigiava-os de perto.

Estando a batalha empenhada e vendo que os árabes

não faziam o que se temia, Maluco dispôs as coisas aproveitando as horas que lhe restavam de vida para consumir a vitória. O rei de Portugal, o mouro, e também Maluco acabaram ali, os dois primeiros mortos ou afogados, o terceiro da moléstia na sua liteira, deixando Hamete único senhor da vitória e herdeiro de tudo.

D. Sebastião obrou prodígios, mas esmagado sob o número dos inimigos e não podendo mais, atou um lenço branco no alto de uma lança em sinal de paz, para se entregar; mas esta canalha dos mouros, ignorando o uso, caíram sobre o rei e os que o acompanhavam, acabando por os matar a todos.

Foi grande a matança e particularmente nos que guardavam a bagagem, os quais eram tantos ou mais ainda do que o resto do exército.

Alguns deles iam deitar-se entre os mortos para se salvarem. Era triste ver duzentas crianças de peito; e mais de oitocentos, entre mulheres, rapazes e raparigas, que tinham vindo na companhia dos maridos e pais, com ideia de se fixarem na terra, trazendo abundância de correntes e cordas para atar os prisioneiros mouros, quando serviram para os próprios cristãos, dos quais ficaram sete mil cativos, sem contar as duzentas crianças de peito e as oitocentas mulheres e seus filhos.

A

É o Moluco das nossas crônicas. Em 1576 destronara seu sobrinho Moâmede-el-Abde, cognonimado *o Negro*, que dois anos antes herdara o trono de seu pai Abdalá. O processo da exterminação dos parentes para suprimir conspirações e revoltas de família, comum nos Estados muçulmanos, seguia-o também *o Negro*. À hecatombe dos seus escaparam dois tios do califa: Amede,

fugindo para o Sus, nos confins austrais de Marrocos; e o Moluco, escapando-se para Argel.

Abde Amélique combateu em 1571 ao lado dos Turcos na batalha de Lepanto; e, voltando a Argel, que então dependia ainda do império de Constantinopla, o rei prestou-lhe uns milhares de homens que, reforçando os seus parciais, lhe deram com a vitória o trono de Marrocos.

Era o quarto sultão da nova dinastia dos Xerifes, ainda hoje reinante, e que começara em 1552 depois da morte de Abu Beker, último dos Benimerides.

A nova dinastia fundara-se repetindo a história das anteriores. Quando o exercício do poder dissolvera os costumes da corte, deu-se uma reacção do fanatismo muçulmano. Os órgãos neste caso são os Xerifes, cuja história é breve.

Aparecem no Mogreb esses descendentes de Maomé por Fátima, no princípio dos século xvi, durante o reinado de Moâmede-ben-Uatar, penúltimo Benimeride. Há em Tamagudert, no El Draa, um marabu, santão e mago que, sentindo nas suas veias o sangue do Profeta, manda os filhos a Meca estudar o Corão, para que se tornem *hhay*, ou peregrinos, categoria ou classe eminente. Eram três: 1) Abde-el-Quibir, 2) Amede, 3) Moâmede.

À volta de Meca, os rapazes iniciam a pregação da guerra santa contra os Portugueses que na costa mantinham os baluartes de Safim, Santa Cruz, Azamor, Arzila, Tânger e Ceuta. Começam a sua cruzada pelo extremo sul de Marrocos, onde fundam por conta própria o sultanato de Taradunt, no Sus, investindo nele Hassan, seu pai. O mais velho morre na campanha e pouco depois acompanha-o Hassan. Ficam os dois que a breve trecho dispõem já de forças bastantes para deporem o sultão de Marrocos, vassalo do de Fez, substituindo-se-lhe. Amede ficou reinando em Marrocos; Moâmede no Sus; confessando ambos a vas-

salagem ao suserano de Fez, que desde 1529 era Abu Beker.

Não reconheceu este a usurpação dos Xerifes e foi contra eles em guerra, pondo cerco a Marrocos, mas os Xerifes bateram-no na batalha de Bad Cubba, em 1532, obrigando-o a retirar. Senhores do Sul do Império, transpuseram o Atlas, apossando-se do distrito de Tafilete, ao mesmo tempo que ocupavam as praças marítimas de Arzila, Azamor, Safi e Santa Cruz, abandonadas por D. João III.

Na fortuna, porém, não puderam ficar unidos os dois irmãos sócios na campanha. Moâmede bateu Amede, obrigando-o a refugiar-se nos extremos confins do Sus, o senhor único do poder, voltou contra o sultão de Fez que destronou e matou em 1552, data em que Moâmede, primeiro sultão xerife, se pôde denominar príncipe dos crentes, ou Emir-el-Mumnin.

Dois anos apenas reinou, sendo assassinado pela sua guarda que o célebre rei de Argel Ali-Baba-Arrax, ou Barba Roxa, como os cristãos lhe chamavam, assoldadara. Ao mesmo tempo era degolado, no seu exílio do Sus, o irmão foragido, pelas tropas que temiam se levantasse como pretendente ao trono. O segundo xerife de Fez foi Abdalá, filho de Moâmede, que morreu em 1574, deixando o trono ao terceiro: Moâmede-el-Abde, *o Negro*, destronado dois anos depois por seu tio Abde Almélisque.

B

Moâmede-el-Abde, *o Negro*, destronado por seu tio em 1576, refugiou-se em Peñon de la Gomera que os espanhóis tinham tomado aos argelinos em 1564. «E o xerife se veio ao Pinhão de Belles, fortaleza da coroa de Espanha, no mar Mediterrâneo, donde pediu socorro a

el-rei D. Felipe, e não achando guarida passou a Ceuta, da qual, fazendo os mesmos officios com el-rei D. Sebastião e prometendo-lhe a fortaleza de Larache com algumas coisas mais lhe começou el-rei a dar ouvidos.» — Jerónimo de Mendonça, *Jornada de África*, I, 1.

C

É o mesmo que veio a Cádiz enviado por Abde Almélisque oferecer a D. Sebastião quatro léguas a mais de terra em redor das praças portuguezes da Berberia. «Por via de André Gaspar Corso, lembrando-lhe sua justiça... e juntamente prometendo-lhe algumas coisas, ao que el-rei por nenhum caso respondeu nunca, e disto se queixava grandemente Molei Moluco.» Jerónimo de Mendonça, *Jorn. de África*, I, 3.

D

A este movimento de Abde Almélisque, para conter os mouros (a que Leblanc chama árabes), das montanhas, denominados pelos nossos *alarves*, aludem em geral os cronistas da expedição. O Maluco que saiba muito bem da partida de el-rei de Lisboa, e cada dia esperava pela notícia do porto de África, onde se ia arrimar, tanto que foi avisado de sua chegada, partiu com grande pressa para Marrocos, onde só se deteve dois dias compondo as coisas do seu governo e partiu logo com ânimo de defender Larache, etc. — Bayão, *Port. cuid. e lastim.*, 539. «A este tempo estava Mulei Maluco na serra, em lugar chamado Achera¹ pacificando aqueles povos, a

¹ Andjera.

uns com rigor de castigo, a outros com liberais mercês.» — Fr. Bernardo da Cruz, *Crón. de El-Rei D. Sebastião*, 55.

O Moluco receava que as sedições lhe incomodassem a retaguarda do exército, prejudicando-lhe as operações da campanha temerosa em que se ia lançar... «como os mouros que lhe ficassem nas costas se não atreverem a fazerem alguma alteração, ou irem-se ao xerife (o tio, pretendente, aliado dos portugueses) a Ceuta. — *Ibid.* O autor da *Hist. Sebástica* (II, 32) diz outro tanto.

E

Também aqui aparece verídica a informação do marselhês, apesar da extrema dificuldade de fixar o número de exércitos colectícios, como eram os muçulmanos. 60 000 cavalos, diz Leblanc. Leitão de Andrada, *Miscel.*, dial. VII, observa: «sabe-se contudo que os que menos dizem, passavam de sessenta mil de cavalo», posto que Franqui¹ diga que eram quarenta mil. Jerónimo de Mendonça vai mais além, pois diz que «haveria no campo mais de oitenta mil homens de cavalo e de pé mais de quarenta». (*Jorn. de África*, I, 4.) Mas Fr. Bernardo da Cruz afirma que «a gente de paga toda assentada eram quarenta e três mil de cavalo e catorze mil de pé», isto é, 57 000 soldados «fora infinidade de outra que seguia o exército, assim de pé como de cavalo» (*Crón.*, 55). Assim se conciliam as diferentes versões. Haveria uns 60 000 soldados, e, com eles, uma multidão de gente colectícia, mais ou menos armada que fariam atingir o total de 100 000 ou mais.

¹ Conestagio, o autor *D'ella unione di Portogallo*.

F

Quanto às forças portuguesas ainda o marselhês se acerca mais da verdade. Eis aqui as versões de outras testemunhas:

«...nove mil portugueses... três mil tudescos, dos quais era capitão Martim da Borgonha Monsiur de Tamberg, dois mil castelhanos que governava Dom Alonso de Aguilar... Seis mil italianos a quem regia o marquês Tomás Sternuille, mil e quinhentos aventureiros portugueses, homens nobres, além dos mais fidalgos ilustres e senhores que foram na jornada.» — Jerónimo de Mendonça, *Jorn. de África* I, 3.

«Quinze ou dezasseis mil homens, a maior parte deles bisonhos, e tirados por força do arado e das cabras, não falando em seis mil gastadores e muito carreteiros e escravos que não era gente, nem mais que impedimento.» — M. Leitão de Andrada, *Miscel.*, dial. VII.

«Dois mil aventureiros ou mal-aventurados... Novecentos soldados romaniscos... Três mil tudescos, afora o cisco das suas matronas... Três mil castelhanos... Quatrocentos e cinquenta homens, fidalgos os mais deles... e com os criados destes e os cavaleiros de Tânger e de Arzila e os do Xerife, se fez a soma de 24 000 homens, ainda que destes não foram ao campo mais que 18 000.» — *Carta a um ab. da Beira*, etc., ed. por Felner no *Bibliófilo* (1849), p. 199.

O embaixador espanhol, Silva, que acompanhava a expedição, escrevia para Madrid: «Somos poucos, soldados bisonhos, mal comandados e mal disciplinados.» — *Col. de doc. ined. para la hist. d'España*, XL, 83; carta a Filipe II, dois dias antes de largarem do acampamento de Arzila, 27 de Julho de 1578.

G

«No caixão em que vinha foi enterrado coberto de cal e areia.» — Mendonça, *Jorn. de África*, II, 3.

H

É positiva a intervenção do Corso, na entrega do cadáver de D. Sebastião. Fr. Bernardo da Cruz conta o caso do seguinte modo. Antes da chegada a Fez do commissário da Trindade, Fr. Roque, a quem o cardeal-rei tinha cometido o resgate dos restos do malogrado herói, já o Corso tinha obtido de Mulei Hamete a dádiva do cadáver que jazia em Alcácer, «para o levar a Espanha a el-rei Dom Filipe, seu tio, para com este oferecimento granjear a vontade e mercê de Sua Majestade». Todavia o sultão, apesar da promessa feita, cede às instâncias de Fr. Roque, cedendo os restos gratuitamente. O Corso, vendo-se esbulhado deste bom negócio, alcança porém que seja ele quem vá a Alcácer receber os restos, e quem os leve a Ceuta, onde Fr. Roque esperava por eles. Suspeitando, porém, o frade que o Corso pretendesse desencaminhá-los na viagem, para realizar o seu primeiro plano, encarregou da recepção um troço de fidalgos que vinha de regresso. Eles receberam os restos de D. Sebastião do alcaide de Alcácer e os trouxeram a Ceuta, incorporando-se porém o Corso na comitiva. — *Crón.*, 85.

I

Na *Carta a um abade da Beira*, etc., já citada, quando fala dos soldados alemães, o cáustico escritor acres-

centa e o cisco das suas matronas. Acrescenta (p. 199) 'que em Cádiz a armada se apercebeu «de matronas e brincos castelhanos». A abundância das mulheres era, pois, notada pelos contemporâneos, que igualmente diz «parece que levam os (expedicionários) casa muflada, como se lá ouvessem de estar vinte anos». Não admira pois que levassem mulheres em abundância.

«E el-rei levava muita soma de tendas que mandou trazer de Alemanha que se afirma que as de el-rei e dos fidalgos e estrangeiros serão mais de quatro mil com os tendilhões.» — *Rel. da Jorn. de El-Rei D. Sebastião*, no *Biblióf.* (1849), p. 92.

Outro ponto notado pelas testemunhas presenciais, é o luxo extraordinário da corte e dos fidalgos que parecia irem a um torneio e, com efeito, nem sonhavam com a catástrofe que os esperava.

«Além disto foi espanto ver a muita pedraria que neste dia saiu: os botões de ouro, as tranças dos chapéus cheias de rubis, diamantes, esmeraldas de preço infinito... os camafeus, medalhas, estampas do feitio singular; as cadeias de ouro grossíssimas aos pescoços, de dez e doze voltas, as couras borladas de ouro com botões de ouro, cristal, pérolas e demais pedraria...», etc., *Ibid.*

J

A cronologia da campanha é esta:
1578

- 3.^a feira, 24 de Junho, dia de S. João: partida de Lisboa;
- 4.^a feira, 25 de Junho: chegada a Lagos, onde ficam quatro dias; embarque de parte da gente do Terço de Francisco de Távora;
- Domingo, 29 de Junho: idem a Cádiz, onde se demoram uma semana. Embarque de contingentes castelha-

nos. Festas dadas pelo duque de Medina Sidónia; visita de André Gaspar, Corso, enviado de Abde Almélisque, a propor pazes;

Domingo, 6 de Julho: idem a Tânger, onde o rei desembarca, partindo o grosso da frota para Arzila; ficando ali o rei dois ou três dias; e encontrando-se nesse ponto com o pretendente;

5.ª-feira, 10 de Julho: idem do rei a Arzila, que desde o começo da guerra civil se pronunciara pelo *Negro*, entregando-se ao governador de Tânger; desembarque do exército. Em Arzila os preparativos da campanha consomem dezoito dias. Escaramuças nos arredores da praça. Formação do acampamento;

3.ª-feira, 29 de Julho: marcha para o interior, acampamento dos Moinhos;

4.ª-feira, 30 de Julho: acampamento de Almenara; chegada do enviado de Carlos V, D. Francisco de Aldana;

6.ª-feira, 1 de Agosto: acampamento de Truxera;

Sábado, 2 de Agosto: idem de Alcântara, sobre o campo de Alcácer; chegada de Abde Almélisque a Alcácer Quibir;

Domingos, 3 de Agosto: estabelecimento dos dois acampamentos inimigos nas margens do Mecazim, ao Norte do Luco;

2.ª-feira, 4 de Agosto: batalha.

Cf. Cruz, *Crón.*; Mendonça, *Jorn.*; e Andrada, *Miscel.*

Donde se deduz que a data de 13 de Julho corresponde ao período da demora em Arzila. O episódio referido no texto, a não haver confusão de data, antecede a batalha.

K

Não foi possível identificar nem os nomes nem o lugar dos episódios a que se refere o texto. Porventura o marselhês curava por informação e confundia as coisas; pois apenas afirma ter estado na batalha, e, achando-se com Abde Almélisque não podia ver o que se passava em Arzila, enquanto o sultão se preparava para cortar a marcha dos Portugueses em Alcácer Quibir.

O Álvaro Peres de Leblanc é sem dúvida Álvaro Pires de Távora que comandava na vanguarda os aventureiros na formatura com que o exército desceu de Alcântara. Quem seria, porém, o D. João de Castro? Seria D. Jorge de Lencastre, duque de Aveiro, que formava com o seu esquadrão à direita dos aventureiros? (Cf. Mendonça, *Jorn. de Afr.*, I, 5.)

Eis aqui as duas escaramuças de que reza a crónica no arraial de Arzila:

«a primeira vez Habraen Sufiani alcaide de Alcácer Quibir com dois mil de cavalo por mandado de Mulei Hamete, irmão do Maluco, ao qual el-rei com muita presteza acudiu, posto que lhe foi estranhado do seu conselho e todos os prudentes»;

«o segundo rebate deu Saer-ben-hesi, general de cavalaria do Maluco, com cinco mil de cavalo, que vinha a descobrir campo. Os mouros de Mulei Hamete que acudiram ao primeiro facho, vendo-os, lhes saíram com ímpeto inimigo e travada a escaramuça foram feridos e mortos alguns de cada parte, entre os quais foram mortos Beheca, irmão de Cid-Hamuabenanza, e Chir-ben-mansor, genro de Cid-Abdelcherim, alcaides do xerife Mulei Hamete, que estava no campo cristão»¹.

¹ Cruz, *Crón.* 59; cf. Barbosa Machado, *Mem de D. Sebastião*, IV, pp. 304 e segs.

L

O viajante repisa aqui um ponto a que já aludira (nota D). Efectivamente, na sua narrativa, começa por apresentar os resultados sumários, e depois quando principia: «Ser-me-ia difícil, etc.», dá pormenores, repetindo-se por vezes, como neste caso.

Eis aqui o que os cronistas contam sobre a inconsistência das forças de Abde Almélisque:

«O Dogali que andava no reino de Sus, por mandado de Mulei Maluco, sujeitando os revéis, como viu a revolta de África tornar-se a acender com a entrada de el-rei D. Sebastião, manhosamente o deixou ficar sem vir à batalha, e o Achahiac acompanhou o Maluco, porque se tivessem tempo de executar a conjuração o Dogali estivesse perto de Marrocos, que lhe havia de caber em sorte e o Achahiac de Fez que era a sua parte.»¹.

M

Todos os cronistas concordam em que o *Negro* aconselhou D. Sebastião a diferir a batalha, porque Abde Almélisque tinha as horas de vida contadas com o veneno que o seu rival e sobrinho lhe mandara propinar. Leblanc não refere o caso do veneno: só fala de doença natural. Havia ainda outro motivo para não empenhar o combate na planície: era a excelência das posições portuguesas, na encosta, onde a superioridade da cavalaria inimiga não tinha vantagem. O *Negro* conse-

¹ Cruz, *Crón.*, 55; cf. Baião, *Portugal Cuid. e Last.*, p. 541.

lhava que se entrincheirassem nas posições que ocupavam.

Mas o rei não podia seguir o conselho porque, tendo-se aventurado no interior, afastando-se da base de operações de Arzila, sem mantimentos, o exército estava ameaçado de morrer à fome, se dilatasse a vitória esperada.

Insistia então o *Negro* porque a batalha se não começasse senão com o descair do dia, por dois motivos: primeiro, porque na sombra da noite, os seus parciais não receariam bandear-se; segundo, porque, em caso de desastre, seria mais fácil a fuga. Esta observação revela o estado de ânimo do pretendente.

Já na véspera, domingo, «dom Duarte de Meneses... sabendo muito como eles (os mouros) de noite não são homens de guerra.. aconselhou a el-rei mandasse dar uma encamisada». Mendonça, *Jorn. de Áfr.*, I, 5.

Mas o rei não anuiu a nenhum destes conselhos, e temerariamente se quis aventurar a uma batalha campal, conforme o ideal da cavalaria.

N

O objectivo da expedição era Larache situada na costa, junto à embocadura do Luco, pelo sul. Efectuado o desembarque em Arzila, havia a escolher um de três planos de operações: 1.º, marchar ao longo da costa para o sul, apoiado na esquadra; 2.º, ir por mar desembarcar em Larache; 3.º, internar-se, indo cair sobre Larache que, cortadas as comunicações com o interior, e batida pelo mar com a frota, cairia impreterivelmente.

Contra o primeiro plano objectou-se a dificuldade de passar o Luco, junto à foz, em barcas, sob os tiros de Larache; contra o segundo a dificuldade de um desem-

barque nas mesmas condições, em costa aberta onde o rolo do mar é forte. Adoptou-se o terceiro:

«O que realmente, bem considerados os inconvenientes que nos outros pareceres havia, não era mal acertado conselho, se a brevidade e diligência seguira a resolução.» — Mendonça, *Jorn. de Áfr.*, I, 3.

«Faltou a brevidade e diligência. Perdeu-se um tempo precioso em Arzila (18 dias) depois dos dias perdidos em Cádiz. E a prova é que chegaram na mesma ocasião ao campo de Alcácer os dois inimigos; e se D. Sebastião se tivesse adiantado, teria encontrado o caminho livre, dando-se o choque no litoral, já ao abrigo da esquadra.

Quando os portugueses desembarcaram em Arzila, Abde Almélíque, segundo vimos, não ousou entrar em campanha sem ter primeiro enfreado os mouros dos montes cuja rebelião temia. A perda de tempo dos nossos foi a sua salvação.

E neste tempo estava ainda Molei Moluco em Marrocos, que são daí mais de cem léguas, e pudera mui facilmente el-rei, partindo logo tomar Alcácer, e deixar nele o Xarife com seus Mouros, e alguma gente de guarnição, e descer a Larache ao longo do rio, que está daí três léguas, e fazendo-se senhor da enseada de Castil de Genoveses, desembarcar mui facilmente os mantimentos e munições necessárias, sitiando a fortaleza...» — Mendonça, *Jorn. de Áfr.*, I, 3.

Era isto o que se queria fazer, mas foi o que a perda de tempo não consentiu. Nos dezoito dias de demora, o sultão assegurava a sua retaguarda:

«Molei Moluco neste tempo acabou de entender o caminho que el-rei levava e se veio chegando a Alcácer, e daí ao campo, junto ao vau do rio Luco, que os portugueses iam buscar, para seguir da outra banda o caminho a Larache.» — *Ibid.*, 4.

Vejamos agora as operações do corpo expedicionário português.

De Arzila para o sul até Larache distam ao longo da costa trinta quilómetros proximamente; de Larache para o interior, seguindo o curso do Luco, em direcção próxima do sudoeste, a distância é de metade. Em vez de dar a volta da serra, por Larache, D. Sebastião internou-se logo de Arzila, seguindo a estrada alpestre que vai obliquamente a Alcácer Quibir por Suk Fzeltza de Raisana.

Na terça-feira, 29 de Julho, chegavam ao acampamento dos Moinhos, na quarta ao de Almenara, onde passavam à quinta; na sexta, 1 de Agosto, estavam em Truxena, e no sábado chegavam ao acampamento dito da Ponte, ou de Alcântara, sobranceiro à planície onde a batalha se havia de ferir na segunda-feira seguinte. A marcha durara cinco dias.

Essa planície, cortada a meio pelo rio Mocazim, estende-se para o poente cerca de légua e meia, até a margem direita do Luco, onde o Mocazim desemboca, sarrjada pelos cursos paralelos do Bufoaran, do Xurreir, do Butuil, que na estação das chuvas a convertem num pântano¹. A confluência do Macazim está a duas léguas de Larache pelo curso do Luco.

Desde Alcântara, junto ao desaguedouro do ribeiro de Amiar el Cahhal, até Sidi Embrace nas alturas sobranceiras à margem direita do Luco, o terreno sobe em anfiteatro, arrancando os montes a cerca de uma légua do Mocazim, cortados pelas depressões alcantiladas onde se escoam para a planície os três outros confluente do Luco. Neste anfiteatro acamparam as forças portuguesas, tendo o rei a sua tenda no flanco esquerdo, junto a Alcântara, e apoiando-se o flanco direi-

¹«Tem este campo que se chama Uderaca, que quer dizer a adárgua, o qual vulgarmente se diz campo de Alcaçar, por começar junto a esta vila, onde foi a batalha, como adiante se verá, é grande e mui chão, pelo qual se vem metendo uma pequena ribeira da parte do norte no rio Lucus, cujo nome é Vet Macasin.» Jer. de Mendonça, *Jorn. de Áfr.*, I, 3.

to em Sidi Embrace, contra a margem do Luco. Ocupavam, assim, toda a face norte da veiga do Mocazim, defendidos na frente pelo fosso natural desse rio que ia então cheio, com cinquenta metros de largura e margens abruptas de três ou quatro de altura. Desde Alcântara, onde a veiga se fecha por leste, até o Luco, impossível de transpor, as posições portuguesas, não podendo ser por isso torneadas, estavam defendidas por um fosso natural, só acessível em seis vaus numa extensão de quase duas léguas, ameaçando além disso o flanco inimigo por dominarem a passagem do Mocazim na posição de Alcântara, onde havia a ponte, conforme o nome o diz.

Do outro lado do Mocazim, ao sul, ficava o acampamento dos mouros, estendido paralelamente, desde o ponto fronteiro a Alcântara, com um posto nas eminências que pelo sul dominam a ponte, até a margem do Luco para lá da confluência do Mocazim, estendido ao longo da margem esquerda deste rio na planície que se prolonga para o sul, até Alcácer Quibir.

Daí viera Abde Almélisque descendo ao longo do Luco, a fim de impedir a sua passagem para o sul, no vau acima da confluência do Mocazim, pois abaixo dela o rio não é vadeável (Mendonça, *Jorn. de Áfr.*, I, 3). O seu receio seria que os portugueses o tivessem precedido e lhes não pudesse já embargar a passagem. Não sucedeu porém assim, e Abde Almélisque pôde assentar o seu acampamento na margem esquerda do Mocazim, em frente dos portugueses, esperando que o atacassem¹.

V. a excelente *Memória* da batalha de Alcácer Quibir por D. Eduardo Álvares, no *Rev. do Ex. Espanhol*, com um mapa topográfico.

¹ «Mandou o Maluco ao seu exército passasse o rio Luco e se pusesse em ordem de pelejar, apresentando a batalha aos cristãos para o outro dia.» — Cruz, *Crón.*, 62.

O

Os portugueses tinham vinte e quatro peças de artilharia (Mendonça, *Jorn. de Áfr.*, I, 4). Os mouros, segundo o autor da *Jorn. de Áfr.*, tinham mais de quarenta; embora Andrada conteste: «E diante da frente trinta peças de artilharia... Inda que Jerónimo de Mendonça diga que eram quarenta, eu contei só trinta, com seus oficiais e sem outra guarda.» (*Miscelânea*, dial. VII.)

P

Na segunda-feira, 4, pelas dez horas da manhã, os portugueses desceram das suas fortes posições e atravessando a planície em quadrado¹ de batalha foram passar o Mocazim, para a esquerda, no segundo vau. Formados em crescente, os mouros esperavam.

«E posto assim em ordem nosso esquadrão dos aventureiros, estivemos esperando um bom espaço o sinal da batalha e o Santiago; com os Mouros defronte, que da mesma maneira parece o esperavam, em um plano como uma mesa tão largo, quando a vista alcançava, em distância de um ao outro exército, menos de meio quarto de légua, que pouco a pouco se foram chegando um ao outro.»²

«Formados em crescente, os mouros tinham sua artilharia que eram vinte e quatro peças (inda que alguns dizem quarenta) entre certo milho como senhores do campo e que sabiam o lugar por onde necessariamente

¹ «E todo o nosso campo estava em forma quadrada... inda que triangular diga Franqui.» (Conestaggio) Andrada, *Miscel.*, dial. VII.

² *Ibid.*

havíamos de passar o vau na maré vazia, encobertas da noite antes com um milho»...¹ Dizia o mouro aos seus que atacassem sobretudo os portugueses e italianos; «desfazendo na fama dos alemães *persuadialos a no temellos*². «E tanto que passou (o exército) a pequena ribeira do Mocazim abaixo da sua ponte, por ser baixa a maré que lhe comunica pelo rio Luco, às dez horas do dia, puseram os mouros fogo ao feno, e panasco seco que lhe deu bem grande enfadamento, mas atalhou-se o melhor que foi possível.»³

A batalha começou por uma descarga de artilharia⁴.

A vanguarda dos aventureiros⁵ rompeu com denodo pela selva espessa das lanças moiriscas, penetrando até junto da tenda de Abde Almélisque. Matou-o algum pelouro? Caiu extenuado pelas febres? Era a acção do veneno popinado?

«Tenho por certíssimo que o matámos... nem era possível, se a sua morte fora natural, estando tão perto dela poder-se pôr a cavalo, e com o alfange desembainhado na mão... e sem embargo os mouros... esconderam esta morte e persuadirem os seus morrera de doença.»⁶ — «Com aquela maldita voz — ter! ter! — parámos, sem saber o para que ou porque.»⁷ Pararam todos: os aventureiros, «os castelhanos que estavam à mão esquerda e os tudescos e italianos à mão esquerda»⁸.

Entretanto, os mouros, «cercando o (exército) de el-rei de maneira que por toda a parte ficou sendo não

¹ Andrada, *Miscel.*, dial. VII.

² Herrera, II, 196.

³ Mendonça, *Jorn. de África*, I, 5.

⁴ *Ibid.* 6.

⁵ «E haveria neste nosso terço 1400 ventureros de pé, pouco mais ou menos, porém guarnecido com a arcabuzaria de Tânger e Ceuta, destríssima e excelente que não sei quantos seriam.» — Andrada, *Miscel.*, dial. VII.

⁶ *Ibid.*

⁷ *Ibid.*

⁸ Mendonça, *Jorn. de África*, I, 6.

guarda»¹, atacavam os flancos e a retaguarda da falange portuguesa. Na vanguarda que estacara de novo avançavam com fúria:

«Pelo que muitos, que eu vi, se iam como leões raivosos meter por eles desesperados, fazendo feitos também desesperados e proezas que não ousou contar-vos. De maneira que de uns e outros ficou aquilo que ali até onde chegámos coberto de mortos, homens e cavalos, em tanto que dificultosamente se podia por ali entrar a cavalo, depois: e tanto o sangue que em partes me dava quase pelo artelho. E tudo gritos, e lamentos, mortos em cima de vivos, e vivos de mortos, todos feitos pedaços, Cristãos e Mouros abraçados, chorando e morrendo, uns sobre a artilharia, outros braços e tripas arastando, debaixo dos cavalos, e em cima espedaçados, e tudo muito mais do que já vos posso dizer, porque aperta comigo a dor, na lembrança do que passei.»²

Mas esta fúria homérica não passava dum estorcer de leão rebentado pelas voltas de uma serpente. As duas pontas do crescente fechavam-se, e o quadrado português era um montão de desesperados. Duas horas tinham bastado³: quatro ou cinco levou ainda a consumir a catástrofe⁴.

D. Sebastião sumia-se, para morrer, como Rómulo, *desaparecendo*. O Maluco era cadáver na sua liteira. O *Negro* que lhe queria a coroa, perdia a vida, fugindo, afogado no Mocazim. «Quinhentos fidalgos ilustres entraram nesta batalha... e aqueles que viveram foram pouco mais de duzentos.»⁵

¹ Mendonça, *Jorn. de África*, I, 5.

² Andrada, *Miscelânea*, dial. VII.

³ «E já neste tempo que seria pelo meio-dia era tudo desfeito e acabado, aldemenos em grande espaço ao redor donde me achava.» — Andrada, *Miscel.*, dial. VII.

⁴ «E sendo enfim quatro ou cinco horas da tarde, havendo-se começado a batalha às onze, se acabou de declarar a desventura dos portugueses.» Mendonça, *Jorn. de África*, I, 7.

⁵ Mendonça, *Jornadas de África*, I, 7.

E «nela (na batalha) e na jornada toda, tudo foram erros cometidos pela cabeça de um só homem, Rei endurecido a todo o bom conselho e razão»¹. É a voz do desespero, procurando um réu. O rei não era mais do que a imagem do povo que enlouquecera com a vertigem das conquistas, com o veneno da riqueza, com o delírio da iluminação religiosa.

Essa loucura de que o rei é acusado é o estado de imaginação do povo que lhe divinizou a memória, inventando o sebastianismo, derradeiro porto onde vem *deitar ferro* a nau da viagem portuguesa.

¹ Andrada, *Miscel.*, dial. VII.

O INFANTE D. HENRIQUE

Senhores:

Destes altos, povoados de jardins entre os quais se ergue o Palácio da Indústria, consagrado hoje à apoteose do homem terrível que há cinco séculos deu corpo, forma, desígnio e rumo, às forças expansivas da nação baptizada pela revolta de Lisboa e confirmada pela vitória de Aljubarrota: nestas salas, onde os produtos de Portugal ultramarino vêm dar o último testemunho do êxito dessa empresa gloriosa que, tendo enchido com hinos de vitória os mares da Índia, criou um segundo Portugal na América, depois de chamar à existência social os arquipélagos do Atlântico: destes altos formosíssimos, sobranceiros ao Douro e à sua cidade, a minha imaginação está evocando os velhos tempos de há cinco séculos.

Vejo o monte negro da Sé, a cidade dos bispos, apertado no seu cinto de muralhas com os dentes de granito mordendo o azul do céu; vejo as ondas da casaria obscura, galgando por sobre as muralhas, colearem, insinuando-se nas gargantas apertadas e nos altos arborizados que hoje são o Porto. Foi além, na Sé, que se casaram D. João I e D. Filipa, a inglesa. O vale que desce desde Santo Ovídio até o Douro, coração actual do Porto e divisória da cidade velha e da cidade nova, apresenta-se-me já habitado pela população dos bur-

gueses, sempre hostis aos bispos suseranos. Para oeste, nos altos de Cedofeita, o cabido coloniza, arroteando, os campos inclinados pela encosta de Vilar. S. Francisco, aqui no sopé do próprio monte em que nos achamos, está começado apenas; principiaram os frades a edificar o seu templo no mesmo ano de Aljubarrota: 1385. E em frente de S. Francisco, no velho paço real, deitando sobre a rua nova aberta por D. João I, nesse futuro coração do Porto comercial: é aí que vem ao mundo, em 4 de Março de 1394, o infante D. Henrique.

Já o período heróico da revolução e da guerra tinha passado. A paz com Castela, vivamente desejada pelo rei, embora ainda não selada, era porém já um facto. As resistências internas haviam cessado principalmente com a emigração dos parciais adversos para Castela. A monarquia de Avis erguia-se soberana sobre um povo retemperado nas longas batalhas da independência, e enraizava-se profundamente no sentimento novo da vontade popular, unânime. Uma alma ardente de desejos e ambições inominados animava a Nação. Sentia-se a necessidade de um grande acto para conformar o baptismo da independência.

Mas que acto? que façanha? que aventura? que empresa? Uns lembravam a conquista de Gibraltar, outros a de Granada aos Mouros; mas o rei prudente, receando nova guerra com Castela optou por Ceuta: continuar o Algarve além-mar; prosseguir para o Sul a guerra santa da reconquista.

Decidiu-se a expedição em 1415: tinha o infante D. Henrique 21 anos. Ordenou-se o armamento de duas esquadras, uma em Lisboa, outra no Porto. Para qui veio o Infante dirigir a equipação da frota logo em Janeiro; e seis meses bastaram para a ter concluída; pois enganar-se-ia muito quem julgasse os navios desse tempo com as ideias posteriores ao século XVI quando estava aberto o período das grandes viagens. Então o

navegar consistia ainda, segundo fora desde os tempos mais remotos, em seguir ao longo das costas durante o dia, aportando a qualquer angra para pernoitar. Só o Mediterrâneo se cruzava, deixando a terra a perder de vista; e por isso os pilotos e mareantes das Baleares, de Génova ou de Pisa tinham então o ceptro de navegadores. Para as armadas serviam os navios de pesca e de comércio, sem mais aparelho, porque tão-pouco a arte de combater no mar diferia dos combates terrestres. Os navios eram simples transportes que eventualmente se transformavam em fortalezas flutuantes. Destes navios o maior era a nau, barco porventura semelhante ao falucho ou patacho da nossa navegação costeira e raras vezes de capacidade superior a cem toneladas. Eram os navios de comércio arvorados em transportes de guerra. Desta espécie armou e guarneceu D. Henrique no Porto vinte. Navegavam à vela e chamavam-lhes navios redondos em oposição à forma esguia das galés que andavam em regra a remo e eram o tipo do navio de combate herdado da Antiguidade. Galés armou o Infante sete. Além destes navios, a que hoje chamaríamos de linha, completava a frota um número incerto de barcos, variáveis e caravelas, navios de vela ou de remo, das companhas de pescadores e cujos fac-símiles exactos se encontram ainda hoje pelas praias de Portugal. A caravela tão célebre na história das primeiras descobertas africanas tem, quanto a mim, o seu representante fiel na falua ribatejana.

Na primeira semana de Julho estava pronta a frota no Douro e daqui onde nos achamos podemos também evocar com a imaginação o quadro desses navios garriamente empavesados de balsões e estandartes multicolores onde aos símbolos heráldicos dos guerreiros se juntava o pavilhão tricolor do infante D. Henrique e a sua divisa que era ainda apenas uma promessa: *talent de bien faire*, arte de proceder com acerto. Já na escolha deste moto o Infante dava a medida do seu génio fu-

turo: nenhum capricho, nênhuma vaidade, nenhum amor: somente a obediência cega à *freima* que ainda inconsciente lhe ardia já no pensamento juvenil. Toda a chusma das galés e os marinheiros das naus vestiam as cores do Infante. O irmão, futuro duque de Bragança, comandava uma das naus. As guarnições estavam todas a postos. Levantavam-se as âncoras. O dia era belo. No ar azul flutuavam as bandeiras e de bordo de cada navio o som rutilante das chamarelas ecoava pelas encostas abruptas vestidas de pinhais. Dos dois lados do rio que a frota descia apinhava-se o povo, desde os Guindais até a Foz, desde Gaia até a Afurada, respondendo as trombetas de bordo com um trovão de aclamações.

No dia 20 chegou a esquadra a Lisboa; mas quando tudo estava reunido e fixado para 23 o dia da partida, a rainha morreu de peste. Traço revelador da energia quase desumana deste homem ainda na verdura dos anos, ainda virgem dos amargores que retemperam a vida! Quando o rei viúvo fugia, doido de dor, para além do Tejo; quando a bordo da esquadra todas as guarnições vestiam luto e os navios tinham arreado as bandeiras em sinal de dó, o Infante, esgazeado o olhar, enrugada a fronte, descaróável o ânimo, foi a bordo, mandou vestir de gala as tripulações, mandou que as trompetas tocassem os hinos de guerra, e que a esquadra partisse no próprio dia destinado: o dia seguinte ao da morte da mãe. Perante a glória da empresa que importava uma mulher menos sobre o mundo? Se o seu coração sangrava, e talvez não sangrasse, comprimia-o secando o sangue com a chama que, abrasando-lhe o peito, que incendiava o pensamento. Nos 21 anos que contava conformava-se-lhe já o ânimo por um modo que aos da sua geração parecia singularmente arredo. Tinha o aspecto temeroso. Falava pouco se o irritavam, não rompia em cólera, mas recolhia-se, amodorrando com uma mistura de desdém e ira concentrada que in-

fundia quase medo. Atribuía-se isso à energia da sua vontade indomável e à complicação de pensamentos que se lhe enovelavam no cérebro. O retrato que chegou até nós, corroborado pelas descrições dos cronistas coevos, mostra-nos um homem feio, corpulento, os-sudo, com o cabelo negro e duro, com a tez escura, a testa breve, o mento forte, e sobre a boca rasgada um bigode negro, curto e farto. A fisionomia corresponde ao que sabemos do carácter.

Ceuta conquistou-se facilmente num só dia, o de 21 de Agosto. Em Ceuta foi o Infante armado cavaleiro, à volta o rei fê-lo duque. Três anos depois voltou a África. Nesses três anos entre a primeira e a segunda viagem de Ceuta está inscrito o período genesíaco do seu pensamento. A energia da sua vontade ia encontrar um adversário condigno. A chama que lhe incendiava o peito ia ter um alimento dourado e fecundo, tornando-se o clarão deslumbrante que havia de iluminar o mundo.

Em 1418 o seu plano estava evidentemente delineado. As suas idas a África, o que ouvira aos mouros, o que ouvia aos marinheiros da costa algarvia, a tradição da viagem às Canárias pelos Pessanhas em tempo de el-rei D. Afonso IV, a lenda dos magurinos de Lisboa, as tradições fantásticas das ilhas oceânicas, a notícia dos reinos doirados da especiaria que Marco Polo visitara, as lendas várias sobre o Preste João e as fúnebres descrições árabes do mar tenebroso que acabava em fogo, desfeito em nuvens: tudo isso se revolvía na mente do Infante desvairando-a. Mais tarde, o livro da viagem de Marco Polo e os mapas que seu irmão Pedro lhe trouxe de Veneza, acabaram de o seduzir.

Através da sombra densa das quimeras, apontava luminosamente um facto: era a existência de um outro mundo, encantado, lá para Oriente... Como nas lendas celtas guardava-o a ferros um monstro: o muçulmano,

lastrado por toda a África Setentrional. Seria impossível exterminar esse dragão? Não havia de ser; e além disso o mar estava patente: dar-se-ia a volta ao mundo. Era um erro supor que o cabo Não fosse o limite navegável: já catalães tinha ido até o rio do Ouro, já nós próprios tínhamos também ido às Canárias. Mas quem dizia que, para além, o mar tenebroso não era com efeito essa confusão caótica de sombras e lodos ferventes com que o mundo acabava no dizer dos Árabes? Quem assegurava que em vez de um caos se havia de achar um continente regular e costeável? Dizia-o, assegurava-o ao Infante a sua fé. Adivinhava: por isso a estranheza esquiva e a secura do seu génio, eram a consequência necessária de um dos aspectos que a ideia fixa imprime ao carácter dos homens.

Encontrada a empresa e formado o plano, mais esquivo, mais duro, mais absorvente ainda se tornou o génio do Infante. Não consentindo o pai no prosseguimento da guerra de Marrocos por extenuar o Reino, via adiada essa primeira metade do seu plano; e contando com tempos breves mais propícios, entregou-se de corpo e alma à segunda. Consumia os dias, velava as noites, estudando, indagando, alquimista de espécie nova, os segredos da terra e do mar, procurando extrair a pedra filosofal da Verdade geográfica. A gente da sua casa, os marinheiros de Lagos, os forasteiros que chamava para volta de si eram os seus companheiros de cogitações incessantes nessas praias do Algarve, donde para a esquerda se divisava Marrocos, para a direita o mar infinito e enigmático. A plêiade dos primeiros navegadores, Zarco e Baldaia, Perestrelo, o genovês, Gonçalo Velho e Gil Eanes, Antão Gonçalves e Nuno Tristão, Lançarote e Gonçalo de Sintra, os Dias, Vicente e Dinis, mais Pedro, também de Sintra e Álvaro Fernandes, formavam-lhe a corte de espécie nova: uma corte anfíbia sobre que pairava, nos confins austrais do Reino, o génio que lhe havia de definir a missão e o destino glorioso.

Estes momentos de germinação de uma ideia são sacrossantos. Pela primeira vez o génio do homem concebía uma forma nova de ideal, apreendendo-a sinteticamente. A verdade científica, enxertando-se na fé religiosa excitava o espírito do Infante: era outra fé que surgia para o mundo.

Lagos, porto relativamente importante pelas suas pescarias e armação, parece não ter convindo ao Infante para aí iniciar os seus trabalhos. Necessitava um lugar que, por deserto, pudesse ser absolutamente seu, e onde nenhuns embaraços viessem estorvar a realização dos seus múltiplos planos. Ao sul de Lagos, a pequena distância, encostada às eminências do cabo de S. Vicente, abre-se a pequena baía de Sagres, abrigada por uma península que se alonga pelo mar, obra de um quilómetro. Nessa língua de terra cuja largura não excede meio quilómetro, decidiu o Infante fundar uma vila sua, que fosse ao mesmo tempo um estaleiro, uma escola e um porto franco. Chamaram-lhe Terça ou Terceira, do italiano *Darcena*; ele queria que se chamasse a *vila do Infante*. Planeou, sem chegar a realizá-lo, instalar aí uma colónia de genoveses procurando atrair para a sua vila, o comércio do Oriente cujo empório de Ceuta fora desfeito pela conquista de 1415. O ponto escolhido pelo Infante é o extremo absoluto das terras portuguesas e dizem no Algarve que por um singular efeito de conformação da terra se ouve aí claramente o que a bordo dos navios, passando ao largo, vão falando as tripulações.

Instalada assim como nau ancorada na extrema praia portuguesa, a vila do Infante tornou-se o elo que soldava a antiga nação guerreira ao novo Portugal marítimo incipiente. Na sua escola, cercado pela plêiade dos que iam ser seus primeiros cooperadores, o Infante coligiu os mapas e instrumentos, usados pelos mareantes mediterrâneos: o astrolábio, a bússola, um cronómetro rudimentar e as cartas de que alguns, num

excuso de louvor indiscreto, atribuem a invenção ao próprio Infante. Completando esta parte do seu programa, de iniciar os seus companheiros nos segredos da navegação mediterrânea, contratou o célebre Jaime de Maiorca, mestre dos cartógrafos baleares no último quartel do décimo quarto século. Chamavam-lhe em Palma, *el Julio de las brújulas*, para que ao desenhar dos mapas juntava a arte da falsificação dos instrumentos náuticos. Baptizado, trocou o nome judeu de Jafuda Cresques pelo de Jaime Ribes e de Palma partira para a corte do rei Martinho do Aragão, caindo em desgraça depois da morte deste que foi quando o infante D. Henrique o contratou.

É um absurdo supor, meus senhores, que alguma grande empresa humana nasceu jamais do pensamento individual dum homem como ser mito se pretende ter saído Minerva da cabeça de Júpiter. O condão dos grandes feitos e o merecimento dos grandes homens está em adivinharem as tendências colectivas da sociedade em que se encontram e de imprimirem uma direcção nítida e firme às forças dispersas, aos ensaios descontraídos dos tempos anteriores. Seria pois absurdo supor que pensamento e até o facto das navegações tivessem nascido abrupta e milagrosamente da ideia do Infante. Não. Ele encontrou por todo o litoral de Portugal, colónias de mareantes e armadores, de negociantes e pescadores, que sobretudo à sombra das leis protectoras do tempo de el-rei D. Fernando, tinham tornado intensa a vida comercial marítima dos Portugueses. E essas próprias leis revelam que o movimento neste sentido vinha desde muito longe. Pode dizer-se que acorda aqui, na região do Norte, quando Gelmires, bispo de Compostela, contrata genoveses para a defesa do Minho contra as irrupções dos *vikings* normandos nos primeiros tempos da ocupação árabe. A marinha militar é em Portugal coeva da fundação da monarquia, aparecendo-nos aliados os nomes de Afonso Henriques e

Fuas Roupinho. Do tempo de Eduardo III de Inglaterra temos o tratado que os armadores do Porto e Lisboa fizeram com esse rei para a pesca recíproca nos mares dos dois países. D. Dinis, repetindo o exemplo do bispo de Compostela, contrata para almirante o genovês Peçanha. Os forais registam abundantes testemunhas da importância das pescarias nas costas e rios de Portugal. Por outro lado, se é um facto que a marinha portuguesa antes e muito mais depois do tempo de D. Fernando, tinha uma importância superior, não é menos verdade que as incursões pelo oceano não eram facto novo, nem até para nós próprios Portugueses. Do tempo de Afonso IV resta a notícia de uma ou mais origens dos navios dos Peçanhas até as Canárias. O Atlas Catalão de 1375, o Portulano Laurentino de 1351, o mapa trazido de Veneza pelo infante D. Pedro, mencionam, além da costa africana até o rio do Ouro já visitado de um modo com efeito obscuro e sujeito a impugnações, ilhas atlânticas que têm sido identificadas modernamente com os arquipélagos da Madeira e dos Açores.

O valor e o alcance pois do emprego do infante D. Henrique está em ter vindo no momento oportuno enfeixar e unificar essas tentativas anteriores num pensamento firme e compreensivo sabendo aplicar dum modo eficaz e prático as forças reais criadas num país que a situação geográfica e as condições da política peninsular tinham de impelir para a expansão ultramarina.

Instalado em Sagres de 1418 a 1433, as expedições sucessivas enviadas contra a costa austral de Marrocos pode dizer-se que nenhum resultado importante consegue. São quinze anos em que por este lado as tentativas do Infante não provocam mais do que o riso dos invejosos e a satisfação dos malferidos pelo seu génio orgulhoso e esquivo.

Apenas, por acidente, logo no princípio da empresa se descobre o arquipélago da Madeira que todavia fi-

cou sob o domínio da Coroa, bem como o dos Açores no fim deste período em 1432 pelo achado da ilha de Santa Maria. Na costa africana não fora possível passar além do cabo Bojador, que a opinião geral considerava um *nec plus ultra*. Nada porém descoroaçava o ânimo do Infante: nem a inutilidade das viagens africanas, nem o escárnio desdenhoso dos cortesãos, nem o abandono em que o pai o deixava e a oposição tenaz com que impedira tanto o progresso das empresas marroquinas, como o plano que tivera de conquistar as Canárias. D. João I por coisa algum deste mundo queria levantar a sombra de um conflito com Castela, depois da arriscada guerra de que saíra rei.

Em 1433 D. João I morreu; e assim que D. Henrique viu sobre o trono seu irmão Duarte, o bom e passivo príncipe destinado ao martírio, pesando sobre ele com toda a energia da sua vontade refreada por quinze anos de contrariedade começou por lhe extorquir a doação da Madeira. Aí deu primeiro largas ao seu génio de colonizador. Iniciou as culturas novas da cana e da vinha e multiplicou as doações, coalhou a ilha de colonos algarvios, organizou o imposto, criando, completo em todas as suas faces, o primeiro tipo moderno da colónia de povoação. Não bastava, porém, isto para a febril impaciência do Infante. Facilmente o irmão lhe dera a Madeira; mais difícil, porém, era obter dele que se lançasse na temerária empresa de Tânger. Vendo inútil a acção da sua eloquência ardente, vendo coligados contra si ambos os irmãos D. Duarte e D. Pedro, D. Henrique não hesitou em lançar mão de todas as armas para conseguir os seus fins. Pôs primeiro em campo a ingenuidade santa, a candidez quase infantil do irmão menor D. Fernando que reclamava também para si uma outra Ceuta; e sendo baldados esses rogos seduziu a rainha prometendo-lhe para o filho que tinha no ventre

a herança que desenhava magnífica à imaginação deslumbrada da cunhada. Nas aflições do parto a rainha extorquiou de D. Duarte a anuência à empresa de Tânger. Era em 1436, três anos durou a teima persistente do Infante até ver realizados os seus fins. Essa tragédia assim iniciada entre as dores de uma parturiente, as lágrimas ansiosas do rei aflito e depois os vagidos da infanta recém-nascida, provinha da fé dura e descaroadável de D. Henrique, inacessível às hesitações de uns, às aflições de outros, aos raciocínios de todos. Tinham-no por desvairado? Mas esse próprio desvairamento, sinal certo do génio fatídico retemperado na vontade inquebrantável, esmagava o querer incerto dos tíbios e o gemer dolorido dos fracos.

Quando a expedição de Tânger partiu em Agosto de 1437 havia já três anos que por fim Gil Eanes dobrara o cabo Bojador e que Baldaia fora até ao rio do Ouro. À imaginação do Infante aparecia-lhe toda a sua empresa, em ambas as suas faces, num horizonte doirado de esperanças que a sua fé transformava em certezas. Havia de tomar-se a África! Havia de conquistar-se Marrocos! Todavia Tânger foi uma imensa catástrofe da qual para se salvar a si e aos restos do exército teve de deixar em penhor nas mãos dos mouros o Infante D. Fernando sacrificado em holocausto ao desígnio fatídico de que o Infante se sentia portador. Ele que não chorara uma lágrima perante o cadáver da mãe morta santamente, ele que não hesitara em explorar em seu proveito a fraqueza da rainha grávida e a aflição do irmão passivo, como por que hesitaria em entregar aos mouros essa vítima condenada, se ela espontaneamente, estendendo os braços às algemas, pedia para si o martírio? Era seu irmão? Era; mas os heróis abrasados pela chama de uma paixão renegam a família, conforme até prescrevem os textos sagrados: por mim esquecerás pai e mãe.

D. Fernando ficava nas mãos dos mouros em reféns

da promessa de entrega de Ceuta, promessa que D. Henrique fizera na ideia de não cumprir, com essa certeza do imprevisto que é própria dos homens de acção. De Tânger mandando os restos da expedição para o Reino, foi ele a Ceuta, a ver se conseguia com milagres de astúcia e arte salvar o irmão que sacrificava. Vendo perdidas todas as esperanças, sabendo que flagícios cruéis o pobre irmão sofria nas vésperas de uma morte próxima, não é crível que a desumanidade de D. Henrique fosse a ponto de não sentir vararem-lhe a cabeça as estocadas do remorso. Passou então talvez a crise mais dura da sua vida. Desesperado, no princípio de 1438 veio encerrar-se em Sagres, fugindo à Corte onde por seu lado o rei penava as dores do arrependimento. Depois de repetidas instâncias, D. Duarte consegue avistar-se com o irmão em Portel, pensando obter dele o que todos lhes negavam: isto é, o conselho da entrega de Ceuta para resgate do irmão mártir. Em vez disso, porém, D. Henrique hirtamente fúnebre, diz-lhe com uma voz tremenda que arme outra expedição, que torne a assaltar Tânger. E voltou a fechar-se em Sagres. Era o mesmo que selar a sentença de morte imediata do irmão cativo. Pouco depois em Setembro D. Duarte finava-se de dor. Dois cadáveres, os cadáveres de dois irmãos jaziam por terra para cimento do edifício grandioso das descobertas portuguesas. Assim na Índia, em Babilónia era uso, depois de abrirem as valas onde se lançavam os fundamentos dos templos magníficos, lastrear primeiro o solo com vítimas humanas sobre que repousavam as fiadas de pedras ciclópicas.

Ceuta não se entregou; mas o Infante de quem antes o geral da gente ria, provocava agora o sentimento de reprovação e terror que a desumanidade infunde sempre, ou até que é coroada pelo êxito, transformando o réprobo em herói.

O malogro da sua empresa marroquina, o escasso proveito das viagens africanas, e o remorso pelas cruel-

dades cometidas em vez de lançarem o Infante no caminho do arrependimento, mais, cada dia mais lhe exacerbavam a paixão ardente que o devorava, rebelando-o contra a injustiça da sorte, contra o esquecimento do Deus que tinha a peito servir, contra o mundo acusador e hostil que o cercava. A estranheza do seu génio transformava-se numa hipocondria formal, a sua dureza numa misantropia sistemática. Quem o observava perecia-lhe ver o espectro de um homem fundido em bronze. Só em Sagres, com os seus marinheiros que lhe traziam constantemente notícias dos países ignotos sobre que ele sentia ter lançado a garra leonina, só com esses e com o mar o seu espírito empedernido travava relações, mais de pensamento que de palavras, nas longas horas de esperança trágica, debruçado sobre o oceano.

As viagens não cessavam, e à maneira que se repetiam aumentavam em amplitude, ganhando em importância. Já as caravelas dos exploradores desciam com Dinis Fernandes e Antão Gonçalves até o porto do Cavaleiro, em 1439; já Nuno Tristão voltara com um carregamento de escravos; já vinha ouro do golfo de Arguim; já os algarvios não riam das empresas do Infante, pelo contrário todo o espanto era pouco para contemplar esses tipos singulares de criaturas dos países longínquos, raças híbridas de mouros e negros que formam a transição etnológica para as regiões da Negrícia na Baixa Guiné. Em 1444 forma-se em Lagos a primeira companhia ou sindicato de armadores para a exploração da costa africana e deste modo o Infante inventava um novo tipo de exploração colonial para juntar aos anteriores. A frota da companhia sob o comando de Lancerote regressou com um amplo carregamento de escravos; e quando na praia a cavalo o Infante assistia à partilha dos cativos e em volta o povo contemplava

boquiaberto a enormidade do resgate, D. Henrique, ele o mestre da Ordem de Cristo donatário dos territórios africanos, armando cavaleiro a Lancerote, era verdadeiramente rei de um novo reino: o negro reino das sombras onde os homens tinham essa cor, onde os sertões derramavam especiarias e os areais ouro: império ignoto cujos confins se perdiam nos páramos mais distantes do mundo e cujas portas, vedadas a todos, eram esse mar imenso que vinha beijar-lhe os pés na praia de Lagos e de que fizera para si um couto cerrado, *mare clausum*.

Depois da primeira companhia de Lagos regista-se em 1445 a viagem de Dinis Dias que desce até a foz do Senegal; em 1446 a de Álvaro Fernandes que visita a Goreia e vai até ao Rio Grande e em 1447 a de Nuno Tristão que desce até ao rio Nuno. Nesse próprio ano largava de Lagos a frota da segunda companhia numa expedição mais importante, em que os navios do Algarve se juntavam a outros vindos de Lisboa, do Porto e da Madeira.

Mas antes, nesse próprio ano de 1447, outras complicações distraíam o Infante da sua ideia fixa. Livre dos encargos e cuidados de família porque os votos preferidos na milícia de Cristo lhe vedavam, repudiando as seduções comuns do amor ilícito porque para lhe abraçar o peito tinha uma paixão só: não podia, porém, esquivar-se por completo aos cuidados da regência do Estado quando a morte do infante D. João e o martírio do infante D. Fernando lhe impunham a arbitragem na contenda armada entre o regente D. Pedro e o duque de Bragança para a disputa da influência no ânimo do rei criança Afonso V.

Em 1483, depois da morte de D. Duarte, viera de Sagres de fugida, compor a dissidência entre D. Pedro, esse príncipe filósofo, e a rainha viúva regente. A revolução do ano seguinte deu o poder a D. Pedro e à rainha o exílio. D. Henrique absteve-se; mas em 1441

não pôde deixar de acompanhar o regente a Trás-os-Montes para congregar o conde de Barcelos. que da contenda saiu feito duque de Bragança. Não ficou, porém, submetido o poderoso bastardo de D. João I e logo que a regência do irmão terminou, pela subida de Afonso V ao trono, o duque de Bragança entendeu chegada a hora da desforra. Com a elevação de Afonso V começa a guerra a D. Pedro que em 1447 se vê forçado a abandonar a Corte recolhendo-se ao seu ducado de Coimbra. Essa tragédia ultimada ao cabo de dois anos em Alfarrobeira tem como primeiro episódio a súplica serena e grave que de Coimbra o ex-regente faz para o Algarve a seu irmão a fim de o vir aconselhar e socorrer.

Veio D. Henrique a Coimbra, mas era exactamente quando estava acesa a faina nos estaleiros de Lagos para o equipamento da segunda frota de Lancerote. Nem a aflição, nem o remorso lhe toldavam agora o espírito: nem a aflição porque ao contrário a alma lhe nadava em esperança e contentamento; nem o remorso embora o desapego houvesse de ser a causa da morte de um terceiro irmão, quando a sua temeridade vitimara já os dois primeiros. Distraído, responde com evasivas a D. Pedro que lhe expunha candidamente a situação. Enquanto um, nas vésperas do fim, abria a sua alma imaginando impregnar com ela o sangue fraterno, o outro ouvia-o mal, impacientemente, e em resposta nem lhe dava consolações, nem conselho. As caravelas do Lancerote dançavam-lhe na ideia carregadas de negros e de ouro. Partiu. O pobre regente viu-se abandonado, sentiu-se perdido; mandou ainda emissários ao irmão pedindo-lhe que voltasse; ele limitou-se a recomendar-lhe prudência.

Num salto estava em Lagos. A frota de Lancerote largou. Com ela foi ordem do Infante para que levantassem em Arguim um fortaleza e uma feitoria com que o seu império africano ancorasse de vez nessas praias

que ele nunca devia ver, mas que a obsessão permanente do seu espírito e as informações dos navegadores, avidamente recolhidas, rapidamente transportadas para os mapas lhe representavam fielmente à imaginação.

Que admira, pois, que em 1449, o Infante se achasse no campo sacrílego de Alfarrrobeira? Que fosse testemunha visual do assassinio de D. Pedro levado ao extremo do devairamento pelo abandono desapiadado em que o deixava? O rei era uma criança; a roda dos fidalgos que o cercavam nunca perdoava ao regente o querer introduzir ordem na administração do Reino. Essa criança, esses fidalgos pretendiam realizar um reinado de façanhas guerreiras em que os despojos das praças marroquinas dessem a cada qual uma farta porção de saque a repartir. Não era o saque a ambição de D. Henrique: era a conquista; era a realização final do plano malgrado em Tânger. Não é de crer, pois, que em seguida a Alfarrrobeira o remorso o perseguisse como talvez sucedeu antes. Então os cadáveres dos irmãos imolados afundavam-se numa sombra de desesperança quase absoluta; agora o cadáver do regente perdia-se no deslumbramento de uma esperança doirada. Além disso, D. Henrique contava já cinquenta anos e os caracteres como o seu petrificavam com a idade.

Já ninguém duvidava da importância nem do valor das viagens africanas que davam brado no mundo. As caravelas portuguesas tinham fama universal: não havia melhores navios sobre o mar, dizia o italiano Cada-mosto que veio a Portugal contratar com o Infante uma viagem de exploração. Partiu, em 1455, e foi até à Gâmbia; voltando em segunda viagem, cinco anos depois, com o seu conterrâneo António da Nola que descobriu o arquipélago do Cabo Verde ao tempo em que Pedro de Sintra corria toda a costa da Alta Guiné até

ao cabo da Verga. Aí ficaram as descobertas do Infante em África, na data da sua morte.

Dois anos antes dela, em 1458, já com sessenta e quatro anos, acompanhou o rei seu sobrinho à conquista de Alcácer Ceguer, prólogo das empresas do *Africano*, e desforra da catástrofe de Tânger. Morria feliz no seu cenóbio de Sagres, em 13 de Novembro de 1460, esse monge de espécie nova que, na propagação da sua fé, na violência da sua vontade, repete, porém, os tipos anteriores dos sectários como foi por exemplo S. Domingos de Gusmão, o terrível exterminador dos albigenses. Morreu feliz, decerto, porque morrendo, via o edificio dos seus sonhos, senão construído, que para tanto não bastava uma vida humana, levantado, porém, já fora dos alicerces, desenhando-se à luz clara do dia, como realidade positiva. Arrancara ao oceano três arquipélagos e toda a costa atlântica da África Superior até ao golfo da Guiné. A chegada ao Oriente estava segura, quer pelo mar, quer por Marrocos, cuja conquista, entregue o Reino ao braço férreo de um rapaz, havia de consumir-se. Via os resultados positivos e contemplava com a sua imaginação agonizante a edificação magnífica a que faltava apenas pôr os remates.

Morreu decerto feliz; e todavia não passava de um sonho, nascido da ignorância geográfica dos tempos, a ideia de relacionar a descoberta do Oriente, com a conquista de Marrocos; não passava de outro sonho a esperança de que o sobrinho conquistasse esse império e não esquecesse o mar; pois logo que o Infante morreu, D. Afonso V, absorvido pelas suas empresas temerárias, pôs de parte a prossecução da metade fecunda do plano duplo do grande homem. E foi só depois, ao chegar o dia da desforra de Alfarrobeira, com o reinado de D. João II, que se rematou a obra iniciada em Sagres, quando Azambuja se assenhoreou da Mina, Cão descreveu Angola e Bartolomeu Dias dobrou o cabo a que o rei pôs o nome de Boa Esperança. O pensamento ger-

minado no ponto humilde da costa do Algarve tivera em 1460 o termo da sua primeira expansão; depois ampliava-se à África inteira, para logo se estender às Índias, e até aos confins do mundo, vindo Magalhães dar-lhe a volta, depois de Gama e de Colombo em direcções opostas, o terem descoberto, quase inteiro na sua redondeza.

Tais foram as consequências do pensamento criador do infante D. Henrique. São o facto supremo da história moderna e por isso ao Infante compete com justiça a coroa dos heróis. Não é, porém, só a descoberta do Globo que estava em germe no seu pensamento: é ainda outra ideia fecundíssima que nos conferiu para sempre, a nós Portugueses, o título de iniciadores da colonização de terras extra-europeias, desertas ou povoadas, bárbaras, selvagens ou civilizadas. Cabe-nos a honra, e essa honra devemos-la ao Infante e aos herdeiros do seu pensamento, de termos feito o catálogo completo das instituições coloniais, pois todos os povos que vieram depois de nós, repetiram estas nossas descobertas, sem lhe juntarem um só traço, essencialmente novo. Achámos os tipos todos na massa plástica de um génio dominador que parece termos perdido. Achou o Infante para as ilhas desertas, com a transplantação de colonos contratados, a introdução de culturas industriais exóticas, criando assim, na Madeira, principalmente, o primeiro tipo das colónias de emigração. Restaurou da antiguidade fenícia e grega os resgates com os indígenas nas costas africanas e também o tráfico dos escravos; restaurou por igual dos antigos o tipo das colónias-feitoriais, como a de Arguim, defendidas por uma fortaleza. Achou por fim o tipo das companhias de navegação e comércio, como foram as de Lançarote, tipo que, tendo iniciado a fortuna colonial da Inglaterra, constituiu uma nação ainda viva, a Holanda.

Não pára aqui o inventário das descobertas coloniais portuguesas, embora acabe, com a morte, o quadro das

invenções do Infante. D. Afonso V, para se isentar do trabalho das navegações, celebrou os conhecidos contratos de Fernão Gomes para a descoberta e exploração da Guiné, e esses contratos são o tipo das concessões com delegação de soberania, espécies com a qual a Inglaterra levantou o edifício extraordinário do seu império da Índia. D. João II instituiu no Casamança e no Congo os primeiros protectorados sobre Estados indígenas, tipo agora seguido por todos, por ingleses, por holandeses, por franceses nos seus domínios de terras povoadas de raças inferiores. Instituiu mais no próprio Congo a colonização pelas missões, e em São Tomé as colónias penais, ou colonização por degredados. E finalmente, quando o Oriente era nosso, os prazos em Moçambique, e os direitos dos casados de Goa, inventados por Albuquerque, criaram tipos novos de instituições destinadas a fixar os imigrantes cruzando-os com as populações indígenas.

Se o pensamento do Infante, avassalando tudo, se tornou a própria alma portuguesa no século de ouro da nossa vida histórica tendo em si a visão do mundo ignoto, tinha com ela também a ideia clara, a ideia prática, dos modos de o dominar, reger e fecundar. Poderá alguém contestar a razão e o orgulho com que agora, quando nos resta apenas memorar tempos transactos, lhe fazemos a apoteose? Não.

Todavia há quem levante a sua férula de pedagogo para castigar o homem por não ter sido bom, o que é verdade; atribuindo-lhe, porém, às acções, motivos determinantes que somente provam o acanhamento das vistas dos críticos detractores, e a sua ignorância do que é natureza humana, esse misto indeterminável de sombra e luz, de grandeza e mesquinhez.

Acusam o Infante de ter sido apenas um avarento ambicioso que «aproveitou a ciência e a actividade marítima dos Portugueses, já assaz firmada, para o simples reconhecimento de um bocado de costa afri-

cana»; acusam-no de ter estabelecido a escravidão, como se ela não fosse ainda no século xv um facto geral em toda a Europa; acusam-no de ter convertido tudo em monopólio próprio. Esse homem, tão desapiedadamente cruel para com os seus, obedeceria unicamente ao instinto e à violência de um egoísmo obscuro e abjecto. Ora esse homem a quem os votos impediram de ter família e formar casa, e que portanto não podia ser desvairado pelos motivos naturais tantas vezes predominantes; esse homem que não era um avaro, nem um perdulário, que não era um sibarita nem um vaidoso, que vivia como um monge no seu cenóbio de Sagres, sem luxo, sem corte, sem ostentação nem galas: como pode admitir-se que obedecesse a motivos de um egoísmo estreito, quando tinha uma vida quase de asceta, e quando não tinha em volta de si família a quem legar as riquezas acumuladas? D. Henrique não era, como seu irmão o conde de Barcelos, um duro e ávido fundador de casa: a esse sim, a esse podem aplicar-se as críticas formuladas contra o Infante, a D. Henrique nunca, pois são inconsequentes. Era duro, era prático, era imperioso, mas todos estes traços de carácter, em vez de os pôr ao serviço de um egoísmo obscuro, voltara-os à missão magnífica, seara fecundíssima, cujas messes teriam por herdeiros Portugal, a humanidade.

Era seco, era desumano, mas, embora seja triste dizê-lo, são estas as qualidades ou os defeitos inerentes ao avassalamento de um cérebro por uma ideia, e à necessidade cruel da vitória na luta com os homens. Quem sabe como foi César, segundo Suetónio o pinta, quem leu em Plutarco a vida de Alexandre e nas suas próprias cartas a de Albuquerque ou a de Napoleão nas crónicas e memórias infinitas com que lhe tem desenhado o retrato: reconhece logo que a caridade bondosa, a humanidade afectiva são causas certas de ruína para a acção prática da vida, embora sejam penhores seguros de vitória duradoura no espírito da gente agradecida.

A santidade é em regra quase sem excepção o pólo oposto do heroísmo. E quem, no decurso desta própria vida que acabámos de percorrer, comparar as fisionomias candidamente boas de D. Duarte e D. Fernando, ou o aspecto luminoso claro de D. Pedro, com a feição terrível de D. Henrique, verá logo a exactidão humana destas observações. A acção tem de ser descaroável; só à contemplação é dado ser lógica ou boa. O que tem uma de eficaz, tem a outra de poeticamente sublime.

E qual valerá mais: o heroísmo ou a bondade? O carinho ou a energia? Pergunta ociosa, porque no grande coro que os homens vão cantando epicamente através dos tempos são indispensáveis todas as notas. A acção é a fé sem a qual se não levantam montanhas. A bondade é o perfume doce sem o qual a vida seria insofrível. O próprio egoísmo é o construtor da riqueza; e até os néscios, quando são inocentes, têm o seu papel na orquestra, dando realce e pondo em relevo as qualidades eminentes dos homens.

Entre os heróis devorados por uma fé, e votados a uma acção desapiedada, reunindo em si à ânsia do propagandista a energia do conquistador, figura o infante D. Henrique, mais ainda pelas consequências incomparáveis dos seus desígnios, mais ainda pelo carácter precursor do seu heroísmo do que pelo resultado efectivamente immediato da sua façanha. Não há portanto apoteose mais justa, nem mais cabida, pois se um Henrique foi o fundador desta nação outro Henrique veio, três séculos depois, abrir-lhe as portas da imortalidade.

Tenho dito.

ADENDA

No nota 4 da pág. 64 calculam-se as páreas de Quíloa, 1500 meticais de ouro, em réis 18 771\$000, à razão de 9 *shillings* e 4 dinheiros de moeda flamenga. Necessita corrigido este cálculo.

O metical, ou *miskal* (gr. 4,69) é a centésima parte do *Ratl* e a duocentésima do *Oke* (Burton, *Camões*, II 411). Hoje o metical de Moçambique tem oito tangas e cada tanga vale 500 réis; três meticais correspondem a uma peça de 8\$000 réis, que em Moçambique vale 12\$000 réis (Bordalo, *Prov. de Moç.* 77).

No tempo das conquistas, o metical valia, segundo Correia (*Lendas*, II, 3), 500 réis. Góis (*Crón. D. Man.* II, 37) não lhe dá mais do que 420 réis. Barbosa, no seu *Livro* (384), diz que a onça contém 6½ meticais; e Barros atribui a 30 meticais a equivalência de 14\$000 réis.

Os 1500 meticais das páreas de Quíloa não valeriam pois mais de 700\$000 reais brancos, e a razão de 5,4 réis 3780\$000. De réis 3800\$000 a 4000\$00, se calcularmos o metical a razão de 500 réis, eis quanto importaria o tributo; e quintuplicado, em virtude do aumento do poder comprador do dinheiro, temos uma equivalência de 19 ou 20 contos de réis de hoje.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	5
------------------	---

COMÉRCIO MARÍTIMO PORTUGUÊS	13
-----------------------------------	----

Origens da marinha nacional. Os cruzados e os genoveses. Contrato de Pezzagna. Primeiras notícias acerca da marinha mercante. Lisboa comercial-marítima no tempo de D. Fernando: comércio estrangeiro; intervenção da Coroa. Legislação fernandina: protecção à construção naval; os navios do tempo; liberdade de embandeiramento; isenções de direitos; privilégios dos armadores; seguros cooperativos, registro marítimo; o corso.

As cruzadas e as descobertas; viagens africanas. Organização militar-comercial na Índia; *as naus de viagem, os cartazes*. Direitos das naus em 1586-1598. Decadência da marinha nacional. Leis de D. João II e D. Sebastião: armamento dos navios mercantes; conservas; privilégio de cabotagem; prémios de construção. Causas da decadência do poder marítimo oriental. Restos do império.

Os tratados da Restauração. Comércio de Portugal com o Brasil. Consequências da separação. O comércio marítimo português e a bandeira nacional na actualidade. Estatística da construção naval. Lugar actual da marinha mercante portuguesa. Reformas pedidas e realizadas: nos Estados Unidos, na Itália, na França. Conclusões.

OS ROTEIROS DA ÍNDIA	48
----------------------------	----

O Roteiro de D. João de Castro, na edição do Sr. Corvo. D. João de Castro, navegador. Identificações geográficas: Ofir, as Afortunadas, as Gorgonas. Repartição do mundo entre Portugal e Castela; a viagem de Fernão de Magalhães. Sumário da viagem de D. João de Castro.

A SEGUNDA VIAGEM DE VASCO DA GAMA A CALICUT	57
--	----

Notícia bibliográfica. — Texto flamengo e tradução portuguesa. Notas: armada de 1501: assalto de Mazalquivir, derrota a Corfu.

Armada de 1502. As Canárias. As páreas de Quíloa, a importância; id. da doação feita a Vasco da Gama. Incêndio da nau *Meri*. Os cristãos da Índia. Betel, Zibeth, zabad, civete: o gato-de-algália. Vasco da Gama em Coulão. Regresso ao Reino.

A MARINHA PORTUGUESA NA ERA DAS CONQUISTAS . .

80

I — A Ribeira das Naus. Orçamentos das naus da Índia. Sistema de construção.

II — Custo e armação de uma nau da Índia. Tripulação e mantimentos. Gastos navais de 1588 a 1592.

III — Classificação e descrição dos navios de combate. As guarções: arrolamento.

IV — Estatística das armadas da Índia de 1497 a 1612. Seu destino. Outras armadas portuguesas. *A Grande Armada* (1588). Desbarato das forças navais portuguesas.

V — Causas da ruína do poder naval: *O soldado prático*, de Diogo de Couto; a *História trágico-marítima*.

VI — A marinha e as finanças nacionais. Origem da dívida fundada portuguesa. Relatório da Fazenda em 1544. Apuros do Tesouro.

APÊNDICE: Orçamentos do século XVII (1607 a 1619) anotados.

FERNÃO DE MAGALHÃES

107

Notícia biográfica.

I — A deslealdade de Magalhães. Sentença de Alexandre VI (1493). Direitos de Castela no problema da viagem do Pacífico. Datas da vida de Magalhães: suas empresas, seu despeito. Renega a Pátria.

II — Magalhães em Sevilha. Os Barbosas. As Índias Ocidentais. Magalhães, Faleiro e Carlos V. *Contrata* para a viagem. Receios portugueses. Instâncias do *feitor* ou cônsul em Sevilha. Os portugueses da frota.

III — Diário da viagem: primeiro conflito; chegada ao Rio de Janeiro; no porto de São Julião; insurreição na frota: reconhecimento malogrado para o sul: descrição dos Patagões; chegada ao estreito; entrada no Pacífico.

IV — A viagem no Pacífico. Chegada às ilhas Marianas. Id. a S. Lourenço (Filipinas). Vassalagem do rei de Zebu. Expedição a Matam. Catástrofe: morte de Magalhães.

Regresso dos navios.

ATENEO DE MADRID

137

Navegaciones y descubrimientos de los portugueses anteriores al viaje de Colón.

A JORNADA DE ÁFRICA

172

O INFANTE D. HENRIQUE

199

A GERAÇÃO DE 70

Primeiro volume

«A Geração de 70»

por Álvaro Manuel Machado

Antero de Quental: *Textos Doutrinários e Correspondência*

Segundo volume

Antero de Quental: *Sonetos*

Terceiro volume

Teófilo Braga: *História do Romantismo
em Portugal I*

Quarto volume

Teófilo Braga: *História do Romantismo
em Portugal II*

Quinto volume

Oliveira Martins: *Portugal Contemporâneo I*

Sexto volume

Oliveira Martins: *Portugal Contemporâneo II*

Sétimo volume

Oliveira Martins: *História da Civilização Ibérica*

Oitavo volume

Oliveira Martins: *Portugal nos Mares* (antologia)

Nono volume

Ramalho Ortigão: *Holanda*

Décimo volume

Ramalho Ortigão: *As Farpas I* (antologia)

Décimo primeiro volume

Ramalho Ortigão: *As Farpas II* (antologia)

Décimo segundo volume

Gomes Leal: *Poemas Escolhidos* (antologia)

Décimo terceiro volume
Fialho de Almeida: *Contos*

Décimo quarto volume
Fialho de Almeida: *Os Gatos* (antologia)

Décimo quinto volume
Conde de Ficalho: *Uma Eleição Perdida*

Décimo sexto volume
Eça de Queirós: *Os Maias*

Décimo sétimo volume
Eça de Queirós: *Correspondência de Fradique Mendes*

Décimo oitavo volume
Eça de Queirós: *Notas Contemporâneas*

